La batalla de Inglaterra

Edward Bishop

San Martin Historia del Siglo de la Violencia



batallas libro n.º 2

Equipo editorial de la Historia Ilustrada del Siglo de la Violencia




El autor de La Batalla de Inglaterra: Edward Bishop

Autor de tres libros sobre la Royal Air Force, Edward Bishop comenzó a interesarse en este tema en 1940. Tenía dieciséis años y servía, en calidad de correo-motociclista, como voluntario de la Guardia Metropolitana. Cumpliendo con su deber, pudo contemplar la batalla que se desarrollaba en los cielos de Hastings, en la costa de Sussex, en el sureste de Inglaterra.



Director Editorial: Barrie Pitt

Autor de muy importantes obras históricas sobre la Primera y la Segunda Guerras Mundiales. Colaborador de la «Enciclopaedia Britannica» sobre temas de guerra naval; asesor histórico del «Sunday Times Magazine»; director de la Historia Ilustrada del Siglo de la Violencia; asesor consultivo de la serie de películas que la BBC produjo sobre la Primera Guerra Mundial.



Asesor Militar: capitán Sir Basil Liddell Hart

Entre las dos grandes guerras realizó un papel fundamental, abogando por el desarrollo del poder aéreo, las fuerzas acorazadas y la estrategia anfibia. Muchos jefes famosos de la II G. M. fueron sus «discípulos», incluso el general Guderian, creador de las fuerzas «panzer» alemanas. Autor de más de 30 libros, fue uno de los mejores expertos de la II G. M.



Prologuista y Presentador: Vicente Talón

Es un gran experto en temas político-militares. Como corresponsal del diario «Pueblo», ha visto los más importantes sucesos bélicos que se han producido en el mundo los últimos años. Tras realizar escritos de información, ha obtenido diplomas de varios centros militares y ha escrito varios libros entre otros «Los rusos en el Mediterráneo», «Arde Guernica» y «Guerra en Irlanda».

La Batalla de Inglaterra:

PRESENTACION

Suele decirse que la II Guerra Mundial la ganó la tenacidad inglesa, la sangre rusa y el material americano. Pocos episodios tan reveladores de esa tenacidad inglesa, realmente fuera de serie, como la Batalla de Inglaterra. Con sus aliados franceses y polacos derrotados, teniendo a sus espaldas el gran vacío del mar y enfrente a la victoriosa máquina del ejército alemán, en su momento más brillante, los ingleses, lejos de ceder, se lanzaron sin desfallecimientos a una prueba que se les presentaba bajo angustiosas prespectivas.

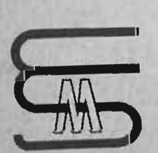
La Batalla de Inglaterra, que en esta obra se relata con una amenidad impresionante, se perdió para Alemania más por razones materiales que morales. Los pilotos de la Luftwaffe lucharon con extraordinaria bravura, pero, sin embargo, carecían de auténticos aviones de bombardeo estratégico. Este fue un tremendo error del Estado Mayor nazi, que desarrolló los bombarderos de tipo ligero y medio y no puso en grada lo que podría haber sido resolutivo: una gran flota de cuatrimotores «Cóndor». Por otra parte, los británicos no sólo disponían de aparatos de interceptación tan eficaces como el celebérrimo Spitfire, sino que se sirvieron de un recurso que —a la larga— se revelaría desastroso para los incursores aéreos del III Reich: el radar.

La Batalla de Inglaterra, enmarcándola en su momento, posee todos los atractivos de un relato de aventuras emocionantes, que sugestionará al lector. Y contemplada con perspectiva histórica, treinta años después, se nos ofrece como el primer revés vital del hasta entonces invencible ejército alemán; como su primer y ya irreversible salto hacia la némesis.

Vicente Talón

Edward Bishop

La Batalla de Inglaterra



Director Editorial: Barrie Pitt.
Asesor Militar: Sir Basil Liddell Hart.

Dibujante: Gibson/Marsh.
Cubierta: Denis Piper.
Ayudante de Investigación: Yvonne Marsh.
Cartografía: Gatrell Ltd.
Dibujos Especiales: John Batchelor.

Prologuista y Presentador de la
Edición Española:
Vicente Talon.

Las fotografías de este libro fueron especialmente seleccionadas de los archivos siguientes: de izquierda a derecha, págs. 2-3 Imperial War Museum; 6-7 IWM; 9 IWM; 10-11 IWM; 14 Ullstein; 15 IWM/Bibliothek fue Zeitgeschichte/IWM;18-19 Sado-Opera Mundi; 20 Ullstein; 23 Popperfoto; 25 IWM; 28 IWM; 30-31 Ullstein; 32 IWM; 33 UPI; 34 London Express; 35 IWM; 38-39 Ullstein; 40 IWM; 41 Ullstein; 42-43 Sado-Opera Mundi; 44-45 Ullstein/Suddeutscher Verlag; 46 Sudd. Verlag; 51 IWM/Sado-Opera Mundi; 54 IWM/Sado-Opera Mundi; 57 Sudd. Verlag; 58-59 UPI; 60 IWM; 60-61 Bibliotheck fur Zeitgeschichte; 63 IWM; 65 IWM; 67 IWM; 69 Sado-Opera Mundi; 70 Keystone; 71 IWM; 72 Ullstein; 73 Sado-Opera Mundi/Sudd. Verlag/Sado-Opera Mundi; 74 Sado-Opera Mundi/Ullstein; 76-77 Fox Photos; 79 IWM; 80-81 IWM; 82-83 IWM; 84-85 IWM; 86 IWM; 87 IWM; 88-89 Ullstein; 89 Bibliotheck fur Zeitgeschichte; 90 Sado/Sudd. Verlag/Ullstein; 91 Ullstein/Bibliotheck fur Zeitgeschichte; 92 Popperfoto; 94 Ullstein/IWM; 95 Ullstein/IWM; 97 UPIf 98-99 IWM; 100-101 Sado-Opera Mundi; 102 IWM; 103 Sado Opera Mundi/IWM; 105 Sado-Opera Mundi; 106-107 IWM; 110-111 UPI; 112-113 Sudd. Verlag; 114 UPI; 116 IWM; 118-119 UPI; 120-121 Keystone; 122-123 IWM; 124-125 IWM; 126-127 Ullstein; 126 Sudd Verlag; 127 Sudd. Verlag; 129 IWM; 13-131 UPI; 132-133 IWM; 136-137 Ullstein; 138-139 Ullstein; 141 UPI/Ullstein; 142-143 UPI; 144 UPI; 146-147 Ullstein/Sado-Opera Mundi; 148-149 Ullstein; 150 Ullstein; 151 Ullstein; 152-153 Ullstein; 156-157 IWM; 158-159 Fox Photos.

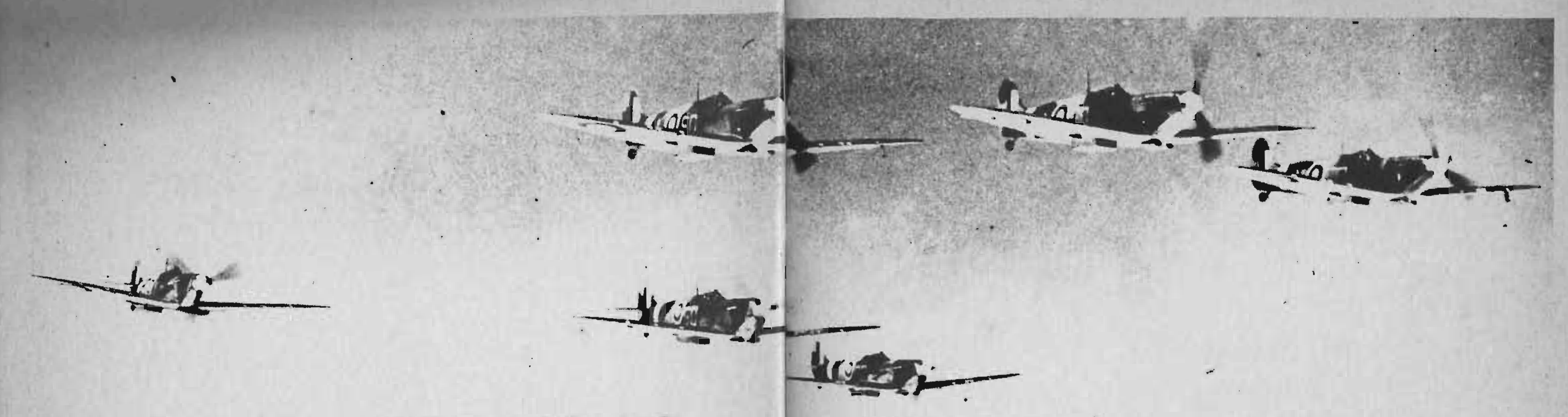
Traductor: José Luis García.

1.ª Edición publicada en Estados Unidos por Ballantine.

LIBRERÍA EDITORIAL SAN MARTÍN.
Puerta del Sol, 6.
Madrid-14.

Printed in Spain - Impreso en España
Por Gráficas LORMO - Isabel Méndez, 15 - Madrid-18
ISBN: 84-7140-030-8
Depósito Legal: M-36.432 - 1975

Indice



Pleno Verano, 1940

Introducción por Barrie Pitt

Al final de su más famoso discurso de guerra, Mr. Churchill pronunció estas palabras: «La batalla de Francia ha concluido ... la batalla de Inglaterra está a punto de comenzar. De esta batalla depende la supervivencia de la Civilización Cristiana. De ella dependen nuestro propio sistema de vida británico y la larga continuidad de nuestras instituciones y nuestro Imperio.»

Estas palabras contenían más verdad histórica de lo que es frecuente en los discursos públicos. Al final del verano de 1940, tan sólo Inglaterra podía todavía presentar oposición al poderío alemán y rechazar la filosofía nazi, porque era el único de los países que se habían levantado en pie de guerra contra Hitler, que quedaba sin invadir. Las otras potencias que podían ofrecer resistencia física al Führer, Rusia y los Estados Unidos no tomaban acción alguna debido a la ceguera y debilidades de los sistemas políticos en ambos países; ni Stalin ni el público americano comprendían entonces el por qué la existencia de la Alemania nazi suponía una amenaza para sus propios sistemas de vida.

En esta época, por consiguiente, Inglaterra jugó un papel vital en la historia mundial, posiblemente más vital que en ningún tiempo anterior, y casi sin duda más vital que en ninguna época futura.

En aquellos largos días estivales de 1940, como Edward Bishop describe de forma tan gráfica, la Batalla de Inglaterra nos parecía a nosotros una aventura romántica de gran valentía, en que los jóvenes con la sonrisa en los labios alegremente iban a la lucha, en que el cielo azul claro se veía surcado por nubecillas de balas trazadoras; como ejemplo diremos que en un suburbio de Londres, un piloto de caza de la RAF que se vio obligado a lanzarse en paracaídas quedó abrumado por los besos del personal de la lavandería donde cayó, y por otro lado, en la zona costera la policía tuvo que hacer frente a las mujeres de los pescadores que querían linchar a los pilotos de la Luftwaffe cuyos aviones habían sido derribados.

La presencia de estos factores es innegable. Pero en su apoyo figuraba el esfuerzo industrial que dio a Inglaterra el Spitfire (lanzado en principio por la empresa imaginativa de Lady Houston, sin duda una de las aportaciones históricamente más importantes jamás realizada por una sola persona) y el genio inventivo que permitió a los británicos disponer del radar. La calidad de las armas y el equipo han tenido mayor influencia en la decisión final de las guerras de lo que las gentes creen, y conforme ha aumentado el grado de industrialización del mundo, mayor es la importancia del factor técnico en comparación con las antiguas virtudes del valor y la fortaleza. En este aspecto, el libro de Edward Bishop resulta igualmente ilustrativo; la Batalla de Inglaterra fue ganada, finalmente, por la capacidad de los aviones para elevarse con rapidez y a gran altura, disparar en línea recta, y lo que resulta incluso más importante, por estar a tiempo en el lugar oportuno.

La caida de Francia

En Berlín casi parecía increíble. Francia, el viejo enemigo, se había rendido al ejército y a la Luftwaffe. Bélgica y Holanda habían sido invadidas, Dinamarca estaba ocupada y Noruega derrotada después de breve y dura lucha, mientras que en el Este poco menos que un año antes, un ejército alemán victorioso había aproximado Berlín a Moscú, conquistando Polonia en cuestión de días.

Todo había sido tan fácil. Prácticamente un paseo alemán, y ahora en el año 1940 conforme el verano llegaba a Europa el pueblo germano podía esperar con razón que Inglaterra intentaría negociar la paz aceptando las condiciones de Berlín.

En verdad. conforme concluía los arreglos de un armisticio con el veterano Mariscal Petain de Francia a finales de junio de 1940, Adolfo Hitler, el admirado Führer, había dado a los alemanes multitud de pruebas para que pudieran esperar milagros de él.

Utilizando una fórmula fantástica que cumplía con su sentido personal de actuar guiado por el destino y con el placer que proporcionaba a la patria el poder cumplir sus reivindicaciones, Adolfo Hitler había convocado a los representantes de una Francia derrotada hasta el bosque de Compiegne, celebrando la reunión en el mismo vagón de ferrocarril en el cual Francia había obligado a Alemania a humillarse en 1918.

Aquí, Adolfo Hitler, más poderoso en la Europa Continental que el propio Napoleón en el momento culminante de sus éxitos, pleno de satisfacción descendió del vagón de ferrocarril seguido de sus mariscales de campo; este aficionado, el pequeño cabo había conseguido una empresa en la que había fracasado el propio Kaiser y su brillante estado mayor: derrotar a Francia. Fue una gloriosa venganza después de años de lucha y prisión, porque Hitler había vuelto de la Primera Guerra Mundial con la firme determinación de vengarse del Tratado de Versalles y de las condiciones impuestas a Alemania por los vencedores de la guerra 1914-1918.

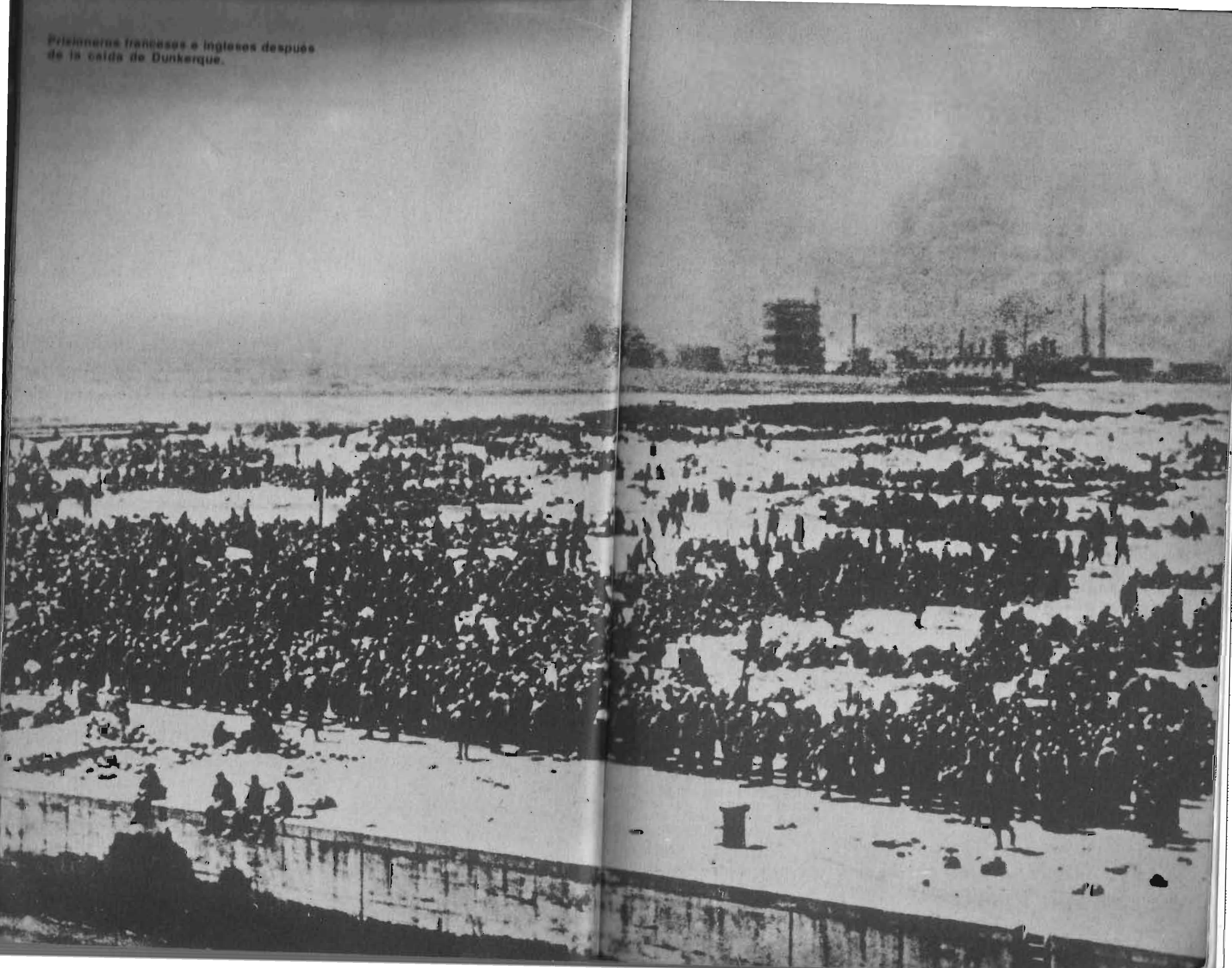
Pero entre Adolfo Hitler y sus ambiciones para Alemania, se interponía la Royal Air Force, o por lo menos lo que quedaba de la RAF después de la caída de Francia y la evacuación de Dunkerque por parte del ejército inglés.

Los británicos, para gran sorpresa de Alemania, continuaban luchando. A finales de mayo y principios de junio se habían retirado del Continente a su pequeña isla, abandonando todo su armamento y equipo. Pero ahora a finales de junio, retadores, se preparaban para la invasión, separados de los invasores por 60 kilómetros de mar picado, y en opinión de los alemanes, prologando la guerra de forma suicida y sin esperanzas.

Sin duda, los ingleses pronto tendrían que comprender lo desesperado de la situación, darse cuenta de lo inútil de su resistencia a ultranza. Su isla estaba sitiada desde el Golfo de Vizcaya hasta los fiords noruegos por una Luftwaffe invencible.



El paso de la victoria; Hitler cerca del vagón de ferrocarril en Compiegne.


Prisioneros franceses e ingleses después de la caída de Dunkerque.

Tal como veían las cosas los alemanes, la **RAF**, o mejor dicho lo que quedaba de ella, estaba en inferioridad numérica y estratégica; y sin protección aérea la Marina Real, por muy potente y valiente que fuera, no podría salvar a Inglaterra del bloqueo o la invasión. En tierra, las ciudades y las industrias estaban indefensas ante los ataques de la Luftwaffe. Con toda seguridad el luchar en estas condiciones no tenía objeto y era absurdo. El pueblo alemán se contentaba pensando que incluso en fase tan avanzada de la guerra los ingleses al fin se darían cuenta de la situación. Creían que la guerra terminaría en cuestión de días.

Pero un hombre en Alemania no estaba tan seguro. Adolfo Hitler se mostraba inquieto a causa de la postura de Inglaterra y de la pequeña fuerza aérea ridículamente retadora, la Royal Air Force. Al principio de su lucha, mucho antes de que llegara al poder en 1933, Adolfo Hitler se había formado una opinión del pueblo británico y de sus cualidades, que había recogido en su testamento político personal, **MEIN KAMPF**. «Puede darse por descontado que Inglaterra mostrará la misma brutalidad y tenacidad por parte del gobierno que por el espíritu de sus grandes masas, que la permitan combatir hasta la victoria en cualquier lucha en que participe, sin que importe la duración de la lucha o la magnitud del sacrificio necesario para conseguir la victoria, cualesquiera que sean los medios a emplear; y todo ello aún cuando el equipo militar disponible sea sumamente inadecuado al compararle con el de otras naciones.»

Resulta apenas sorprendente, por tanto, que teniendo Hitler tales opiniones sintiera dudas acerca del éxito de sus ofertas de paz en junio de 1940, y que el 2 de julio ordenara la preparación de planes provisionales para la invasión de Inglaterra. Al hacer esto continuaban sus dudas sobre la sabiduría de atacar a Inglaterra pero permitió temporalmente que el palmarés de éxitos de la Luftwaffe mandada por Hermann Goering encubiriera tal duda. Goering, Mariscal del Reich y comandante en jefe de la Luftwaffe, se mostraba confiado al predecir que su Luftwaffe podía triunfar sobre las defensas de cazas de Inglaterra en cuestión de días. Hitler se dejó llevar por este sueño. Ciertamente encontró la predicción optimista de Goering más de su agrado que las precauciones del gran almirante Raeder con respecto a la invasión. Además pensaba ya en la invasión de Rusia en la primavera próxima, por lo cual el Führer alemán se sentía atraído por el plan de Goering de lograr una victoria total en el aire. Esta victoria posiblemente hiciera innecesarios los desembarcos, e igualmente lograría que Inglaterra accediera a sentarse en una mesa de conferencias donde se la podría convencer para que participara como una aliada menor en la cruzada contra la Rusia comunista.

Pero si fuera necesario realizar desembarcos se harían. La Luftwaffe después de conseguir la superioridad total en el aire neutralizaría la amenaza de intervención por parte de la Marina Real y aceleraría la marcha del ejército alemán hacia Londres. En la primavera, la Luftwaffe había proyectado al ejército a través del Meuse hacia París y ahora, en este verano de éxitos ¿qué era el Canal de la Mancha sino una travesía más larga y turbulenta?

A principios de julio, la Luftwaffe, descansada y reequipada después de su conquista continental, estaba lista para reanudar sus operaciones a gran escala. Mientras descansaba en su casa de Karinhall, en las afueras de Berlín, Herman Goering esperaba con impaciencia el lanzamiento de las tres flotas de las fuerzas aéreas contra Gran Bretaña.

Conforme realizaba maniobras con los trenes de juguete en las vías de su magnífico ferrocarril en miniatura, el Mariscal del Reich proyectaba el «ataque de las Aguilas» que habrían de subyugar a Inglaterra.

En opinión de Alemania, Inglaterra y Francia se habían propasado al declararla la guerra por su invasión de Polonia. La Luftwaffe había derrotado rápidamente a Polonia y ahora Francia había caído. A continuación, Inglaterra aprendería que Alemania había forjado una fuerza aérea capaz de conseguir la victoria en unas semanas, o incluso días, desde el momento en que emprendía una ofensiva.

Hermann Goering tenía tal confianza en la habilidad de la Luftwaffe para conseguir por sí sola la conquista de Inglaterra que ni siquiera mostró interés por los planes de invasión que realizaban la Marina y el Ejército. Dos flotas aéreas alemanas, la flota 2 y la 3, se encontraban estacionadas en Francia, Bélgica y Holanda, mientras que una tercera flota aérea más pequeña, la 5, tenía sus bases en Noruega y Dinamarca. Entre las tres sumaban más de tres mil bombarderos y cazas, una fuerza lo suficientemente potente en opinión del comandante en jefe de la Luftwaffe para eliminar las defensas aéreas de la zona de invasión en cuatro días y poner fin a la guerra en otros tantos.

Conforme los cazas y bombarderos esperaban en los aeródromos de primera línea, Hermann Goering podía sentirse orgulloso por la creación de lo que era el principal instrumento de conquista alemán. Envanecido como un pavo real por su historial como piloto con 22 victorias durante la Primera Guerra Mundial, Goering había contribuído al gran progreso de la nueva fuerza aérea como Ministro del Aire de Alemania después de que Hitler se hiciera cargo del poder en 1933. Sin embargo, el auténtico trabajo que había servido de base lo habían realizado anteriormente los profesionales del ejército, entre los cuales se encontraban los mariscales de campo Kesselring y Sperrle y el general Stumpff, precisamente los mismos líderes de la Luftwaffe que ahora se enfrentaban con Inglaterra al mando, respectivamente, de las flotas aéreas 2, 3 y 5.

Aprovechando un fallo en la redacción del Tratado de Versalles, los profesionales habían forjado su arma antes de que Hitler y los nazis se hicieran cargo del poder. Esto no había sido difícil. Porque al disolver la fuerza aérea alemana de la Primera Guerra Mundial, los aliados no habían previsto la regulación del futuro de la aviación civil alemana. Al permitírsele una organización de defensa en dicho Tratado, Alemania había confiado el alto mando del ejército al general von Seeckt, un jefe que estimuló el estrecho contacto con la aviación civil y dispuso las bases de la Luftwaffe en 1921, con la ayuda de jóvenes como Kesserlring, Sperrle y Stumpff. Hubo otros también que llegaron al poder con los comandantes de las flotas aéreas y que ahora compartían los éxitos fulgurantes de la Luftwaffe. Entre otros altos jefes de la Luftwaffe se encontraba Erhard Milch, antiguo funcionario de la Lufthansa, que en 1940 era el segundo comandante en jefe de la Luftwaffe; Ernst Udet, jefe de equipo, y Hans Jeschonneck, jefe del alto estado mayor de la Luftwaffe. En los años comprendidos entre las dos dos guerras los fabricantes de la industria aeronáutica alemana también habían visto y aprovechado sus oportunidades con rapidez. Como resultado de ello, en el verano de 1940, los Dornier, Junkers, Heinkel y Messerchmitt que estaban listos para derrotar a Inglaterra; eran el fruto de los militares e industriales que durante veintiún años habían estado preparándose para la venganza.

En fecha tan temprana como 1928, y prudentemente establecida en Suecia, la compañía Junkers construyó un caza-bombardero, el precursor del Stuka, el Ju 87. Para 1935 un prototipo del Ju 87 volaba en Alemania con un motor Kestrel de Rolls Royce, la famosa firma de automóviles. En 1933, Ernst Udet realizaba experimentos con un par de caza-bombarberos Curtiss Hawk que había adquirido en los Estados Unidos. Tampoco se quedó atrás el desarrollo de los aviones de caza. Ya en 1935, un Me 109 seguía sus fases de desarrollo equipado con un motor Kestrel inglés.

Pero los jefes de las flotas aéreas y sus aviones no eran los únicos productos del rearme secreto de Alemania; los mandos a niveles inferiores y muchos de los hombres que estaban a punto de volar contra Inglaterra habían comenzado sus carreras profesionales en campamentos y aeródromos ocultos a los aliados.

Desde 1924, oficiales seleccionados fueron enviados a Lipetz, una escuela de vuelo en Rusia. Muchos de los oficiales alemanes que habían de tener cargos importantes en la Batalla de Inglaterra de 1940 habían pasado a través de Lipetz vestidos de paisano. Otros, con uniformes italianos, se habían entrenado en Italia gracias a la benevolencia de Benito Mussolini.

En 1926, conforme con las indicaciones de von Seeckt, se había establecido la Lufthansa como línea aérea monopolio del estado bajo la presidencia de Erhard Milch, un héroe del aire de la guerra 1914-1918. En 1940 Milch tenía el grado de general, estaba sumamente decepcionado por el hecho de que se hubiera detenido a la Luftwaffe desde la evacuación de Dunkerque.

Con la Lufthansa, la organización de defensa de von Seeckt había aprovechado un campo de adiestramiento de primera clase para la futura fuerza aérea de Alemania. Las tripulaciones de la Lufthansa además de sus tareas civiles recibían instrucción militar.

Hasta 1935 la Luftwaffe no comenzó a operar de forma abierta bajo la dirección de Goering, Milch y otros camaradas de la Primera Guerra Mundial; era entonces la más poderosa fuerza aérea de Europa y estaba lista para probar a sus hombres y máquinas en apoyo del general Franco. Fué una prueba con éxito completo.

En España, unidades de la Luftwaffe bajo la dirección de Hugo Sperrle y de Wolfram von Richthofen, primo del famoso piloto de cazas de la Primera Guerra Mundial, compensaron la escasez de artillería de Franco. Aquí los Ju 87 de von Richthofen, los Stukas cazabombarderos, ensayaron el estrecho apoyo

El Mariscal del Reich Hermann Goering, Jefe Supremo de la Luftwaffe.



Mariscal Kesselring C. en J. 2.ª Flota Aérea.



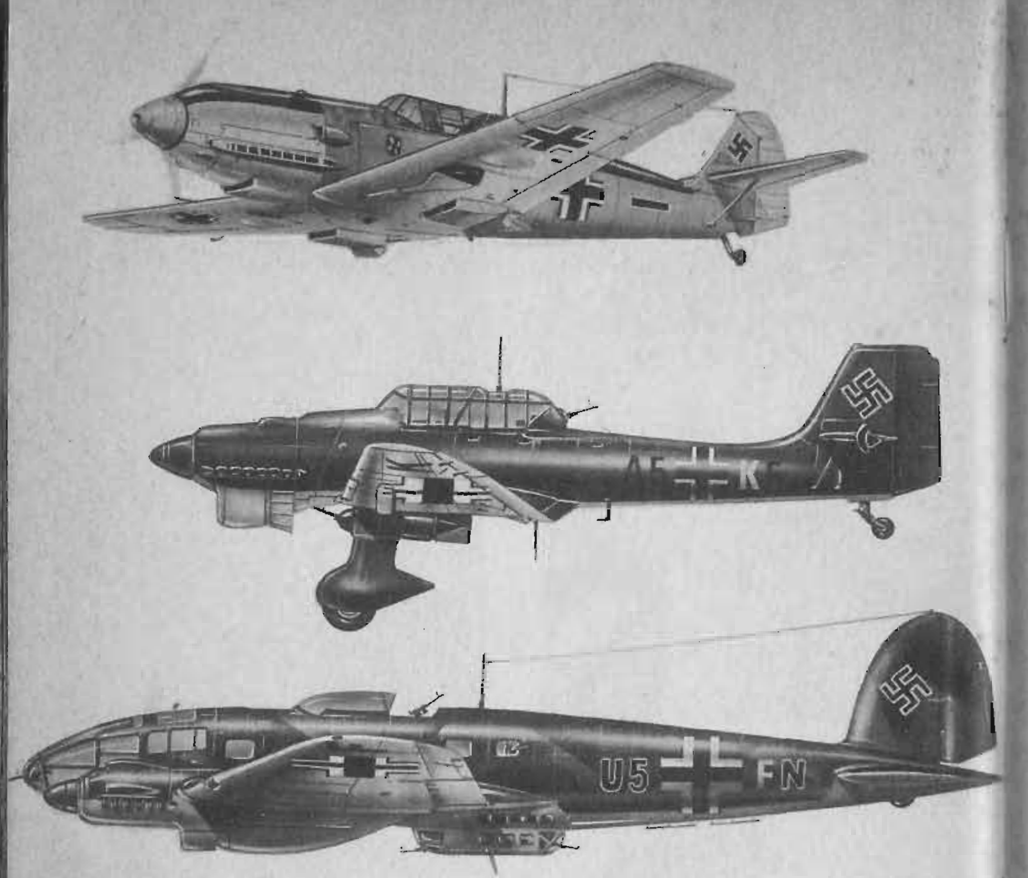
Mariscal Sperrle C. en J. 3.ª Flota Aérea.



General Stumpff C. en J. 5.ª Flota Aérea.



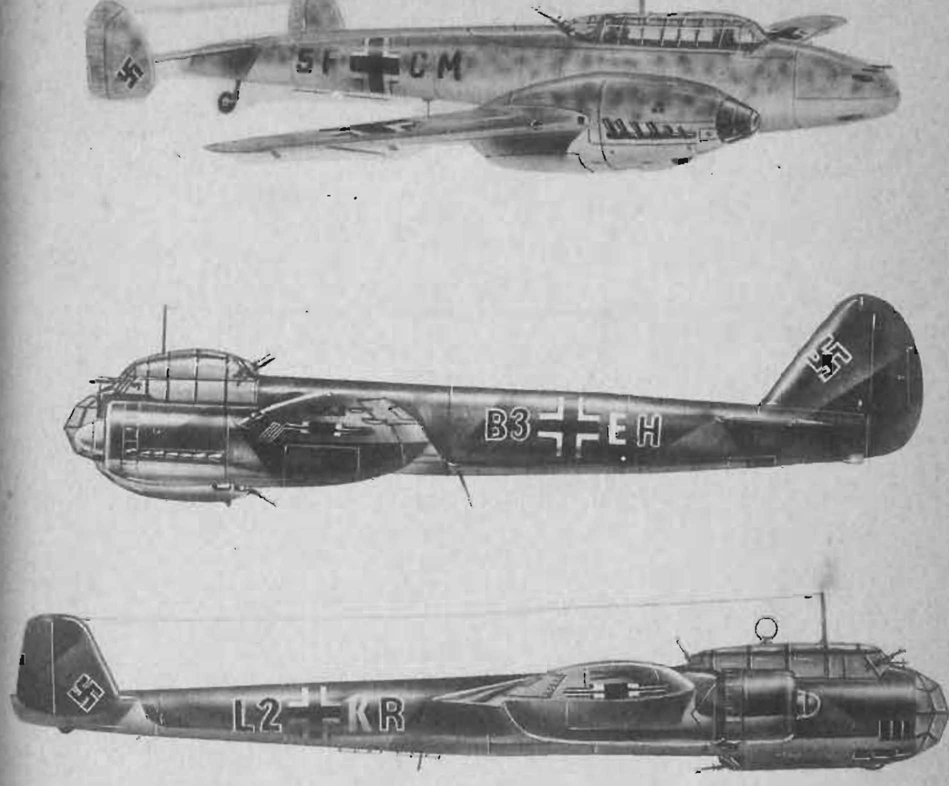
General Milch, Segundo Jefe Luftwaffe.



Arriba: **El Messerschmitt Me-109 E-4.**
Un formidable rival de los Spitfires y Hurricanes de la RAF, al que se exigió demasiado con los vuelos de gran radio de acción sobre Inglaterra, obligándosele a dar protección a los cazas Me-110, así como a los bombarderos, y finalmente fue indebidamente utilizado como caza-bombardero Velocidad: **575 km./h. a 3.750 m.** Alcance: **665 km.** Armamento: **dos cañones de 20 mm. y dos ametralladoras de 7,92 mm.**

Centro: **Junkers Ju-87 B-1 Stuka.**
En estrecho apoyo del ejército alemán durante las guerras relámpago de Polonia y Francia, el Stuka pasó a la historia como «la artillería volante». Podía atacar los objetivos con mortífera precisión, pero solamente cuando no existía oposición de cazas enemigos. Por consiguiente, sufrió grandes pérdidas en la Batalla de Inglaterra. Tripulación: **dos.** Velocidad: **390 km./h. a 4.400 m.** Alcance: **550 km.** Carga de bombas: **550 kilos (sólo el piloto).** Armamento: **dos ametralladoras de 7,92 mm. disparando hacia adelante y una de igual calibre en la cabina posterior.**

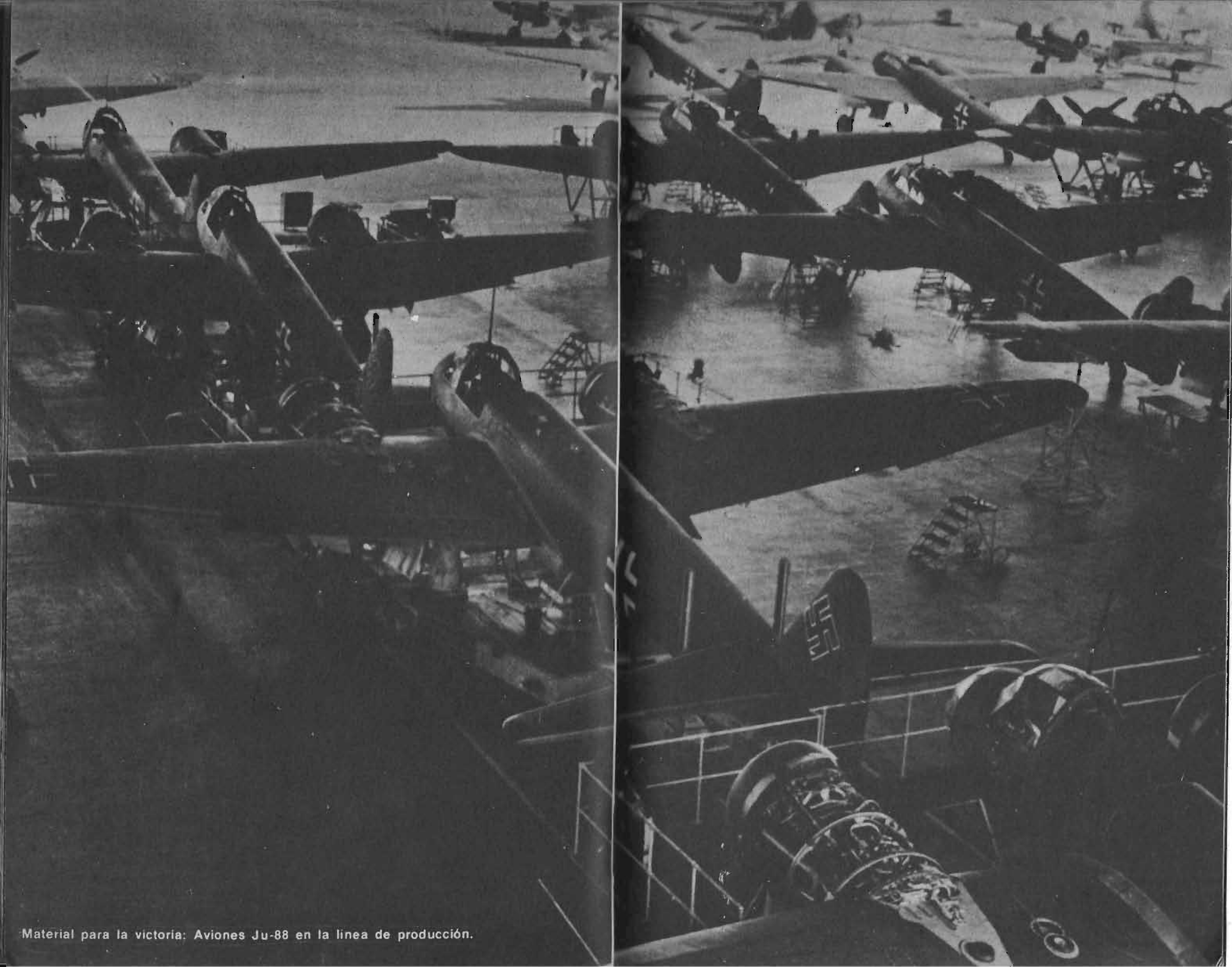
Abajo: **Heinkel He-111 H-3.**
La Batalla de Inglaterra fue la primera campaña en que quedó evidente el fallo de Alemania de no desarrollar un bombardero pesado de largo radio de acción para realizar el trabajo encomendado a aviones tales como el He-111, de alcance medio. Al igual que el Ju-88 también fue utilizado para atacar la navegación. Tripulación: **cinco.** Velocidad: **415 Km./h. a 5.000 m.** Alcance: **1.220 km.** Carga de bombas: **2.000 kilos.** Armamento: **cinco ametralladoras de 7,92 mm. y un cañón de 20mm.**



Arriba: **Messerschmitt Me-Bf 110 C-1.**
Goering tenía la esperanza de que las formaciones de «destructores» Me-110 acabarían con la resistencia de los cazas enemigos, dejando libre el camino a los bombarderos, pero los Me-110 eran excesivamente pesados y lentos para combatir de igual a igual a los Spitfires y Hurricanes, sufriendo así gran número de bajas. Tripulación: **dos.** Velocidad: **540 km./h. a 6.000 m.** Alcance: **1.410 km.** Armamento: **cinco ametralladoras de 7,92 mm. y dos cañones de 20 mm.**

Centro: **Junkers Ju-88 A-2.**
Empleado para múltiples servicios por la Luftwaffe; como bombardero, bombardero en picado, caza nocturno y avión de reconocimiento. También prestó servicio con éxito como avión torpedero contra los convoyes aliados. Al igual que todos los bombarderos alemanes, su armamento defensivo era deficiente. Tripulación: **cuatro.** Velocidad: **433 km./h. a 4.500 m.** Alcance: **1.790 km.** Carga de bombas: **1.500 kilos.** Armamento: **cuatro ametralladoras de 7,92 mm.**

Abajo: **Dornier Do-17 Z-2.**
El Do-17 era un avión más ligero y estilizado que el He-111. Al igual que el Heinkel había recibido su bautismo de fuego en la Guerra Civil española: como en el caso de los restantes bombarderos de la Luftwaffe, durante la Batalla de Inglaterra tuvo que realizar misiones que demostraron cuán inadecuado era su diseño. Tripulación: **cinco.** Velocidad: **360 km/h. a 4.000 m.** Alcance: **1.160 km.** Carga de bombas: **1.000 kilos.** Armamento: **seis ametralladoras de 7,92 mm.**



Material para la victoria: Aviones Ju-88 en la línea de producción.


El Ju-87 «Stuka» formando parte de la Legión Cóndor en España, durante la Guerra Civil. En este conflicto la Luftwaffe consiguió gran experiencia en la lucha aérea.

táctico a los carros de combate y la infantería que dio como resultado la nueva y terrorífica forma de guerra conocida como Blitzkrieg —guerra relámpago— y que situó a las flotas aéreas 2 y 3 a unos minutos de vuelo de los aeródromos ingleses de primera línea. En España también, la experiencia de combate fue una nueva aportación a los pilotos de la Luftwaffe destinados a dirigir unidades en la guerra, y entre ellos podemos citar a Adolf Galland y Werner Mölders que en poco tiempo habrían de convertirse en figuras legendarias. Formando parte de las escuadrillas «Cóndor» ensayaron el estrecho apoyo táctico a las operaciones del ejército que posteriormente habían de constituir las bases de las victorias de Alemania en 1939 y 1940 en Polonia y Francia. La Luftwaffe aprovechó al máximo sus oportunidades de adiestramiento en los cielos españoles, enviando voluntarios de Alemania sin ninguna experiencia de guerra y veteranos de vuelos civiles a fin de que impartieran posteriormente sus conocimientos a todo el ejército del aire alemán.

Con tantas bazas a su favor, Hermann Goering no creyó necesario planificar la invasión de Inglaterra al no creer que podría encontrar resistencia. Para él era un esfuerzo fútil. En su opinión los ochocientos cazas Me 109 de la Luftwaffe, unidos a los trescientos cazas bimotores Me 110 armados con cohetes y de largo radio de acción, los cuatrocientos cazabombarderos Ju 87, los mil quinientos bombarderos Dornier, Heinkel y Junkers hacían completamente innecesarios los planes de la invasión.

En Karinkall, mientras aumentaba impacientemente la velocidad de un tren express de juguete alrededor del circuito en miniatura, el comandante en jefe de la Luftwaffe deseaba de corazón que fuera el tren especial que había de trasladarle hasta la costa del Canal de la Mancha para presenciar el final de Inglaterra.

Hitler, sin embargo, no se atrevía a dar el paso decisivo mientras que pudiera ser todavía posible conseguir la paz sin la invasión. El 16 de julio, dos semanas después de ordenar un plan provisional para la invasión, hizo circular la «Directriz 16», una nota más detallada para la invasión; «Como Inglaterra, a pesar de su situación militar sin esperanzas todavía no muestra indicios de desear la paz, he decidido preparar y, si ello fuera necesario, llevar a cabo una operación de desembarco contra la misma. El objetivo de esta operación es eliminar a la metrópoli inglesa como una base desde la cual pueda continuarse la guerra contra Alemania y, caso necesario ocupar el territorio completamente». No se fijó ninguna fecha. La invasión continuaba siendo cuestión de una planificación eventual.

Mientras que el ejército, la marina y las fuerzas aéreas obedecían las órdenes del Führer y continuaban sus preparativos, el pueblo alemán no podía creer que Inglaterra fuera lo suficientemente estúpida como para dar lugar a la invasión. Los periódicos berlineses estaban casi seguros de que la guerra había terminado. «Toda Inglaterra tiembla ante lo inmediato de la decisión», declaraba el periódico vespertino *Natchtausgabe*. «Hay tan solo una ligera posibilidad de que Inglaterra ofrezca resistencia militar... El pueblo británico está atemorizado ante las perspectivas de los acontecimientos militares y políticos.»

Banderas de victoria, música de victoria, alegría de victoria, el Führer había rebajado sus restricciones en cuanto a los bailes los miércoles y sábados, todo ello contribuía a convencer al pueblo de que la guerra tocaba a su fin; también estaban convencidos algunos de los generales. Rommel escribió a su esposa desde Francia. «Según mis cálculos la guerra será ganada en una quincena. El tiempo es magnífico, si de algo peca es de excesivo sol.»

Hitler esperaba que los optimistas estuvieran en lo cierto, pero ¿era de verdad posible que los británicos se diesen por vencidos sin luchar? Día a día pasaba el buen tiempo del verano para la campaña. Había tan sólo un curso de acción; someter las sugerencias de paz a una última y dramática prueba, y caso de que no hubiera éxito desencadenar el poderío de la Luftwaffe y dar a Goering su oportunidad. El 19 de julio de 1940 Hitler se dirigió al mundo:

«En esta hora, considero mi obligación ante mi propia conciencia apelar una vez más a la razón y al sentido común de Inglaterra, así como a los de los otros países. Me considero en situación para hacer esta llamada puesto que no soy el vencido en busca de favores, sino el vencedor que habla en nombre de la razón.

No puedo ver ningún motivo por el cual deba continuar la guerra. Me preocupa pensar en el número de sacrificios que ello supondrá. También trato de evitar estos sacrificios a mi propio pueblo... Posiblemente Mr. Churchill una vez más desdeñará esta afirmación mía diciendo que ha nacido del miedo... En este caso mi conciencia quedará libre de lo que ocurra... Mr. Churchill debería por una vez creerme cuando digo que un gran imperio será destruido; un imperio que nunca fue mi intención destruir o incluso dañar. Sin embargo, me doy cuenta de que si esta lucha continúa, sólo puede terminar con la completa aniquilación de uno u otro de los dos adversarios. Mr. Churchill puede creer que el adversario destruido será Alemania. Pero yo sé que será Inglaterra.»

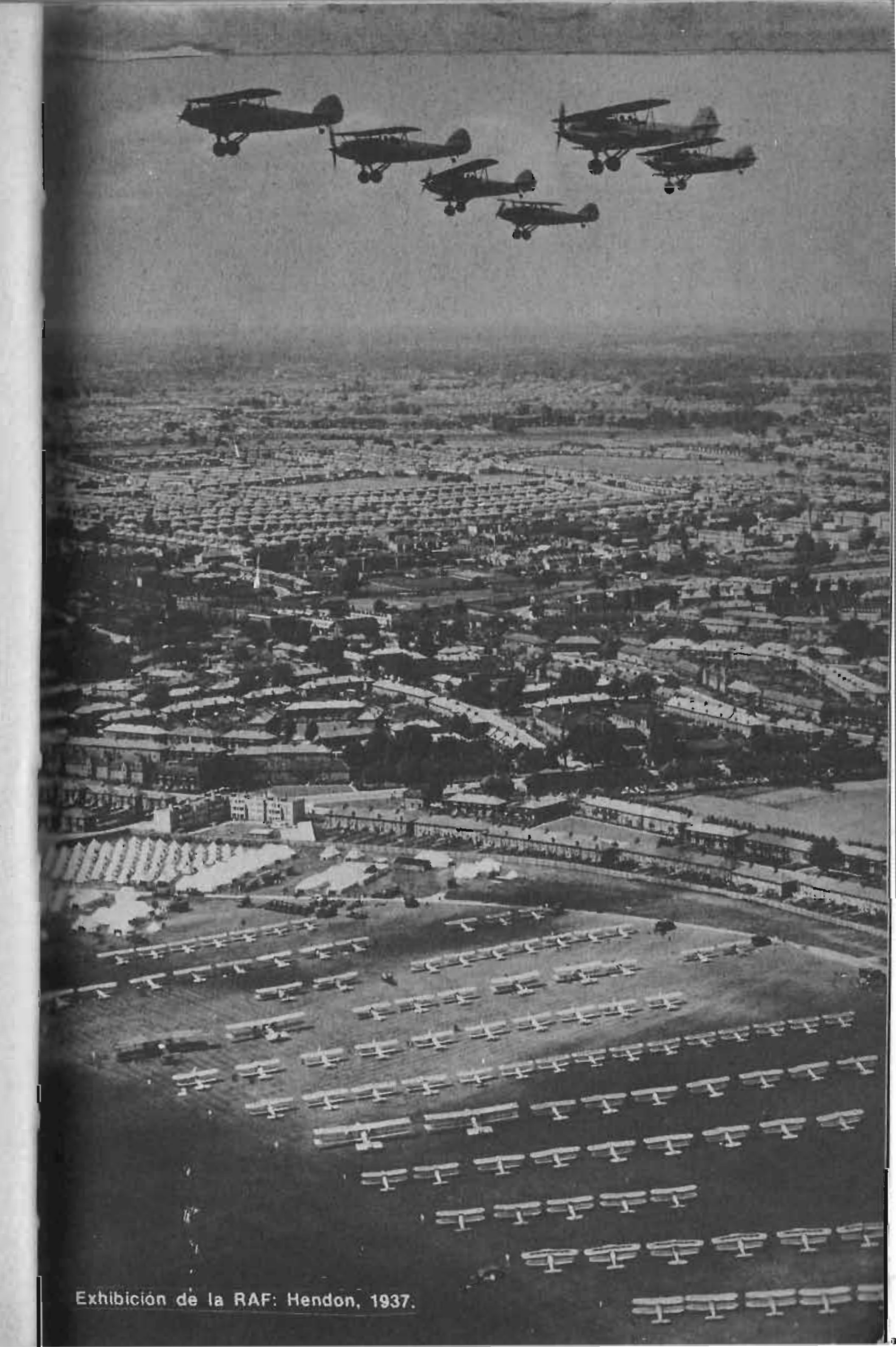
Inglaterra se atrinchera

En Londres, Winston Churchill se mostró despectivo en cuanto a la llamada de Hitler a la razón, actitud que pareció poco inteligente fuera de Inglaterra. Después de varios años apartado de los grupos políticos dirigentes de su país, años en los que repetidamente había avisado a los sucesivos gobiernos ingleses de la amenaza de un rearme alemán, Churchill había sucedido a Neville Chamberlain en el puesto de Primer Ministro el 10 de mayo de 1940, el mismo día que Hitler invadió Francia y los Países Bajos.

Por consiguiente en el curso de unas pocas semanas Winston Churchill vio como se cumplían sus temores. Había visto como la Luftwaffe había ayudado al ejército alemán hasta el Canal de la Mancha y al mismo tiempo como la RAF había quedado parcialmente destruida en el proceso. Pero, excepto cuando se trataba de aplicarla a un adversario, la palabra rendición no existía en su vocabulario, aunque en su sabiduría respetaba la opinión pesimista de los observadores extranjeros así como las razones en que se fundaba esta opinión. Su alocución «Puedo comprender fácilmente como los observadores que nos acogen con simpatía al otro lado del Atlántico, o como los preocupados amigos de los países de Europa todavía no conquistados, los cuales no pueden medir nuestros recursos o nuestra resolución, puede que hayan temido por nuestra supervivencia cuando contemplaron tantos estados y reinos destruidos en pocas semanas o incluso días por la monstruosa fuerza de la máquina de guerra nazi.

Hablando en Pearl Harbour, el coronel Knox, secretario de la marina de guerra de los Estados Unidos y amigo de Inglaterra, apoyó la opinión de Churchill cuando en el momento culminante de la batalla dijo: «Las posibilidades de la victoria inglesa son ahora superiores al cincuenta por ciento.»

Después de la caída de Francia, Churchill informó al país: «Lo que el general Weygand denominó la Batalla de Francia ha concluido. Espero que la Batalla de Inglaterra esté a punto de comenzar. De esta batalla depende la supervivencia de la Civilización Cristiana. De ella dependen nuestro propio sistema de vida británico y la larga continuidad de nuestras instituciones y nuestro Imperio. Toda la furia y poderío de nuestros enemigos será desencadenada en fecha próxima contra nosotros. Hitler sabe que tendrá que destruirnos en esta isla o perder la guerra. Si podemos resistir su poderío es posible que toda Europa sea libre y que la vida del mundo camine hacia una nueva era de luz. Pero si fracasamos en nuestro empeño, enton-



Exhibición de la RAF: Hendon, 1937.

Arriba: **Spitfire Supermarine Mk.I.**
En agosto de 1940 sólo había 19 escuadrones de Spitfires en el Mando de Cazas de la RAF, además de 29 escuadrones de Hurricanes. Sin embargo, los pilotos alemanes pronto sintieron respeto hacia el Spitfire de gran maniobrabilidad, que tenía el mismo armamento que el Hurricane. Velocidad: **566 km./h. a 3.730 m.** Alcance: **632 km.** Armamento: **ocho ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas.**

Abajo: **Hawker Hurricane Mk.I.**
Aunque en cuanto a unidades disponibles el Hurricane era el principal avión del Mando de Cazas de la RAF durante la Batalla, se procedía a su sustitución por el Spitfire, el mejor caza británico. Bien equipado para luchar con el Me-110, normalmente era superado en combate por el Me-109. Velocidad: **530 km./h. a 5.500 m.** Alcance: **740 km.** Armamento: **ocho ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas.**

Primer Mariscal del Aire Sir Hugn CT. Dowding, GCVO, KCB, CMG, Comandante Jefe del Mando de Cazas de la RAF.

ces todo el mundo, incluso los Estados Unidos, incluso todo lo que hemos conocido y querido, se hundirá en el abismo de una nueva Edad de las Tinieblas más siniestra aún, y quizá de mayor duración, a causa de las aportaciones de una ciencia perversa. Por consiguiente apliquémonos a nuestras obligaciones y soportemos nuestra carga de tal manera que si el Imperio Británico y la Comunidad Británica de Naciones duran mil años, los hombres digan todavía: «Esa fue su más bella hora.»

Tomando posesión del cargo el 10 de mayo de 1940, enfrentado inmediatamente por la invasión de Francia y poco después con la evacuación del ejército británico en retirada desprovisto de la mayor parte de su equipo militar, Churchill no había tenido tiempo para corregir los errores de sus predecesores; para prepararse para la batalla que el temía debía lucharse a ambos lados del Canal de la Mancha, y a la que él había bautizado ya con el nombre de la Batalla de Inglaterra.

La estimulante y oportuna llamada de Churchill al país, se había producido después de una larga y triste serie de errores de los gobiernos ingleses para prepararse a fin de hacer frente al alarmante resurgimiento alemán como una amenaza a la paz del mundo; por consiguiente, apenas había una respetable defensa contra los ataques aéreos, incluso antes de la caída de Francia.

En verdad de no haber sido por el ingenio personal, filantropía particular, y espíritu de servicio público y de aventura comercial de un número de personas y compañías de aviación, la RAF no hubiera estado equipada con *ningún* aparato aproximadamente competitivo con los de la Luftwaffe, tales como los cazas Spitfire y Hurricane. En 1936 cuando la Luftwaffe preparaba sus modernos aviones monoplanos Do 17, He 111, Ju 87 y Me 109, sometidos a prueba un año después en la Guerra Civil española, Londres estaba protegido por biplanos.

En un ejercicio celebrado en 1936 para la defensa de los principales aeródromos de Londres, Biggin Hill, Hornchurch y North Weald, el mando de cazas de la RAF reunió tres ecuadrillas de Bristol Bulldogs, cuatro escuadrillas de Hawker Furies y una escuadrilla de Gloster Gauntlets. Cuando Neville Chamberlain regresó de Munich en el otoño de 1936, de tres escuadrillas en servicio una había sido equipada con Spitfires y cinco reequipadas con Hurricanes.

En los años de inquietud que precedieron a la guerra mundial la Luftwaffe contaba con sus dedicados profesionales cuya experiencia, como la de sus comandante en jefe Hermann Goering, se remontaba a los combates librados durante el conflicto de 1914-1918. Por su parte, la RAF contaba también con sus líderes del antiguo cuerpo de vuelos.

Pero la diferencia entre tales altos jefes como el mariscal del aire sir Hugh Dowding, jefe de investigación y desarrollo durante los críticos cinco primeros años de los treinta, es que tenían que satisfacer a los líderes políticos que no se preparaban para la guerra. Sin el entusiasmo del gobierno y sin generosidad financiera Dowding y sus colegas se encontraban en desventaja en relación con sus rivales de la Luftwaffe.

Sin embargo, aunque no se pidieron los prototipos de los cazas Spitfire y Hurricane hasta 1934 y 1935, respectivamente, los profesionales de la Royal Air Force no habían estado inactivos. Pero la evolución del Spitfire y del Hurricane se debieron por igual a una serie de incidentes románticos y gestos animosos, así como a la planificación de la defensa. Fue una curiosa historia.

En 1927 y 1929 mientras todavía se sembraban de forma oculta las semillas de la Luftwaffe, la RAF había ganado el Trofeo Schneider, codiciado premio de una carrera internacional bienal destinada a hidroaviones. Una tercera victoria en 1931 le hubiera dado a Inglaterra la propiedad permanente de dicho trofeo, pero por motivos económicos el gobierno inglés no permitió la participación de la RAF en dicha competición. Parecía posible, por consiguiente, que la RAF tuviera que aceptar la ignominia de contemplar cómo los Estados Unidos o probablemente Italia se llevaban el trofeo. Entonces la opulenta y excéntrica lady Houston ofreció 50.000 libras esterlinas como aportación a los gastos. El gobierno con cara avergonzada se volvió atrás de su decisión y la RAF, utilizando un avión que había de ser el embrión de todos los Spitfires, ganó la carrera y retuvo el trofeo. Los mariscales del aire aprovecharon su oportunidad. Se pasaron los pedidos para dos prototipos separados de cazas cuyas características estarían en consonancia con la experiencia del Schneider.

Fue una carrera contra el tiempo. El avión que había ganado el Trofeo Scheider en 1931 había salido de la mesa de diseño de R. J. Mitchell, jefe de diseño de la Supermarine Company, y Mitchell se encontraba gravemente enfermo. Mientras pasaba unas vacaciones en Alemania después de una importante operación, Mitchell tuvo oportunidad de reunirse con algunos alemanes entusiastas de la aviación y regresó a su patria lleno de malos presentimientos para el futuro. Sabía que luchaba contra el reloj en dos campos diferentes; su salud cada vez más débil y el rearme alemán. Preocupado como estaba por el futuro, Mitchell, comenzó a diseñar dos máquinas: la primera para satisfacer las restringidas y anticuadas características exigidas por el gobierno, y la segunda, el auténtico Spitfire, teniendo en cuenta su propia visión, y la de la Supermarine Company, de lo que debía de ser un moderno avión de caza. Reginald Mitchell murió, a la edad de 42 años, en 1937 poco antes de que despegara el primer Spitfire de producción.

Sydney Camm, de la Hawker, fue el padre del Hurricane. Camm se mostró encantado de poder salir fuera del campo de los biplanos, sobre cuyo valor había mantenido largas discusiones con la RAF, la cual todavía estaba bajo la influencia de un informe del comité de 1912 que había estimado que los monoplanos eran inseguros.

Considerando que mantenían una lucha contra el tiempo, es curioso observar cómo Mitchell y Camm acortaron la ventaja de Alemania. A cada paso se encontraban con nuevos problemas que requerían nuevas soluciones, problemas que tenían su origen en la nueva era de los monoplanos y sus refinamientos, entre los que se encontraban los ·enes de aterrizaje retráctiles y nuevas ayudas a la navegación aérea tales como la radio e instrumentos para volar a través de las nubes. Entraban también en una nueva era en cuanto a los motores de aviación con la sustitución del Kestrel, con el que se habían realizado tantos experimentos en Alemania, por el Rolls Royce Merlin. Se presentaba también la cuestión de la relación que debían mantener los armamentos con la velocidad de los cazas modernos; la llegada del Spitfire y el Hurricane de ocho ametralladoras.

En el lado favorable hay que indicar que a pesar de los altibajos y contratiempos en la investigación y desarrollo, Mitchell y Camm contaban con todo el apoyo de sus respectivas compañías. En Supermarine, firma filial de Vickers Aviation, sir Robert Mclean, presidente de una de las compañías, protegió especialmente a Mitchell contra la interferencia del gobierno, especialmente cuando construía en secreto el auténtico caza, que era precisamente el que no había pedido el gobierno.

Hubo otros aviones que habían de participar en la inminente batalla, como se verá en este relato, el bombardero Blenheim que era imposible utilizar en el papel de caza, y el anticuado biplano Gladiator. Pero estos aviones fueron superados con mucho por las notables estrellas de la Batalla de Inglaterra, el Spitfire y el Hurricane.

Para gran alivio de la RAF, los prototipos de los dos nuevos cazas revelaron sus posibilidades en sus primeros vuelos; el Hurricane el 6 de noviembre de 1935 y el Spitfire el 5 de mayo de 1936. Para diciembre de 1937, el Hurricane entraba en servicio de escuadrillas, pero los primeros Spitfires no estuvieron listos para servicio hasta junio de 1938.

Gradualmente los nuevos Hurricanes y Spitfires fueron sustituyendo a los anticuados biplanos Gauntlet y Gladiator que guardaban a Inglaterra y que no eran rivales para los modernos cazas y bombarderos de la Luftwaffe. Conforme los viejos aviones, escuadrilla tras escuadrilla, eran sustituidos por los nuevos cazas nadie se sentía más aliviado y contento que Dowding quien, en el verano de 1936 había sido transferido del departamento de investigación y desarrollo al de comandante en jefe encargado de formar una organización de defensa digna de los nuevos aviones, el nuevo Mando de Cazas de la RAF. La completa defensa aérea del país quedó bajo la responsabilidad de Dowding. Además de tener bajo su jurisdicción las escuadrillas de cazas de la RAF, el Comandante en Jefe del Mando de Cazas ejercía también control de operaciones sobre el mando antiaéreo, el mando de globos para la defensa y el cuerpo de observadores, que había de ser conocido posteriormente como el Real Cuerpo de Observadores.

Los contratiempos y disgustos que sufrió Dowding con motivo de la modernización de la RAF fueron muy numerosos y vejatorios pero él continuaba su lucha para dotar a Inglaterra de un eficaz sistema de defensa.

Al principio cuando el Primer Mariscal del Aire que entonces tenía 54 años de edad se trasladó al Cuartel General situado en Bentley Priory, una histórica mansión en Stanmore, en la parte septentrional de Londres, tuvo que contentarse con aceptar una política derrotista. En 1932 Stanley Baldwin había declarado: «El bombardero siempre llegará a su destino... la única defensa es el ataque, lo cual significa que uno tendrá que matar más mujeres y niños más rápidamente si uno quiere salvarse.» Y en 1936, el año en que Dowding tenía la desagradable impresión de que en cualquier momento podría esperar su jubi-



Presagio de guerra: Londres observa por primera vez en el verano de 1939 la prueba de la barrera antiaérea de globos.

lación prematura; que como los militares británicos dicen, sobre su cabeza se cernía constantemente un sombrero hongo, símbolo de militar en la reserva. Nombrado Jefe del Alto Estado Mayor del Aire, el cargo más elevado en la Royal Air Force. Dowding no era popular en el Ministerio del Aire donde se adoptaban las decisiones de política. Apenas un sólo detalle en su nuevo sistema de defensa por el cual no se viera forzado a luchar, incluso una petición para disponer de pistas de despegue de hormigón a fin de conseguir que los aeródromos de hierba estuvieran siempre listos cualquiera que fuera el tiempo. El Ministerio del Aire estaba en contra de las pistas de hormigón debido a que resultaban difíciles de camuflar. Hasta poco antes de la guerra no decidieron las autoridades en su punto de vista sobre dichas pistas de hormigón, permitiendo a Dowding que las utilizara. Pero antes Dowding tuvo que realizar experimentos con semillas pratenses a fin de conocer cuales eran las hierbas más adecuadas.

En otra discusión con el Ministro del Aire, Dowding que intentaba que se utilizaran cristales a prueba de bala para los parabrisas de los Spitfires y Hurricanes hizo el siguiente comentario: «Si los gangsters de Chicago pueden ir en sus vehículos protegidos por cristales resistentes a las balas, no puedo comprender que razones puede haber para que mis pilotos no tengan la misma protección.»

Sin embargo los que criticaban a Dowding no podían comprender el por qué el jefe de cazas quería tantos refinamientos en la planificación cuando Stanley Baldwin había declarado en 1934: «Desde que comenzó la era del aire las viejas fronteras han desaparecido. Cuando uno piensa en las defensas de Inglaterra uno no piensa en los blancos acantilados de Dover, uno piensa en el Rhin. Ahí es donde se encuentran nuestras fronteras.» Su declaración pretendía justificar el escaso rearme que se realizaba. Mientras tanto, Hitler estaba organizando una fuerza aérea capaz de situar al ejército alemán y a las bases de primera línea de la Luftwaffe a veintidós millas de los acantilados de Dover.

No obstante, todas las dificultades, Dowding organizó un sistema de defensa, que aunque no estaba preparado para hacer frente al enemigo en Calais e imperfecto, consiguió salvar a su país de la invasión y la derrota en 1940.

El éxito del sistema dependía de la determinación de Dowding y en este respecto se encontraba tecnológica-

La vigilancia de los cielos: un puesto del Cuerpo de Observadores.



El personal de la sala de operaciones localiza a los atacantes enemigos que se aproximan.

mente muy por delante de su época, «al aplicar la ciencia cuidadosamente a las necesidades de operación».

El control y la normalización estaban a la orden del día. Se establecieron salas de operaciones idénticas en el Cuartel General del Mando de Cazas, así como en los grupos y sectores en que Dowding dividió dicho mando. En fecha tan temprana como el año 1936 Dowding se dio cuenta de que en caso de guerra y de producirse ataques diurnos contra Inglaterra era muy probable que sus cazas estuvieran en inferioridad numérica. Por consiguiente, diseñó un sistema flexible en virtud del cual, y en la zona más vulnerable del Sur de Inglaterra, los cazas pudieran pasar de un sector a otro, y de un grupo a otro conforme con las instrucciones del personal de las salas de operaciones que estarían en estrecha comunicación mediante el empleo de teléfonos y tele-impresores.

Conforme se afanaba en la preparación de Inglaterra contra el ataque, Dowding tuvo siempre problemas económicos. En 1936 recibió tan sólo 500 libras esterlinas para construir una sala de operaciones experimental en el salón de baile de Bentley Priory. Posteriormente sólo le concedieron 4.500 libras esterlinas para la construcción de un Cuartel General subterráneo fuera del alcance de las bombas.

Pero tal parsimonía parecía excusable con tal de que un nuevo desarrollo no estuviera falto de dinero. Se trataba del radar, o radiogonometría como se conoció en sus primeros días, que había de ser el escudo secreto del país y la salvación de Inglaterra. Como el Grupo No. 60, la nueva cadena de radar quedaría bajo el mando de Dowding.

De forma curiosa, la pequeña y nueva cadena de radar que Dowding había alentado y unido a sus sistema de control de defensa había surgido como resultado de una sugerencia muy ambiciosa de que los bombarderos atacantes podrían ser desintegrados por un tipo de rayo de la muerte de ciencia-ficción. A mediados de los años treinta los científicos que trabajaban en la defensa investigaron e informaron con escepticismo que a su saber no existían medios capaces de generar rayos de suficiente potencia para destruir a los bombarderos; pero se guardaban una carta extra en la manga. Si los rayos no tenían sentido como medio mágico de destrucción, sí eran una posibilidad práctica como rayos detectores.

Entre los asesores científicos de la RAF se encontraba Robert Watson-Watt que había diseñado un sistema



Beaverbrook: Ministro de Producción Aeronáutica.

para localizar las tormentas a través de la radio. Había conseguido que las ondas de radio se reflejaran en las tormentas y en la ionosfera y posteriormente consiguió también que se reflejaran en los aviones a gran distancia. Ocurrió que los primeros experimentos de Watson-Watt se realizaron mientras Dowding estaba al frente del programa de investigación y desarrollo de la RAF. Por consiguiente, cuando Dowding fue trasladado al recién creado Mando de Cazas, ya había contribuido a la introducción de una cadena de altos mástiles de 100 metros de altura, cadena que se construía a lo largo de las costas oriental y meridional de Inglaterra.

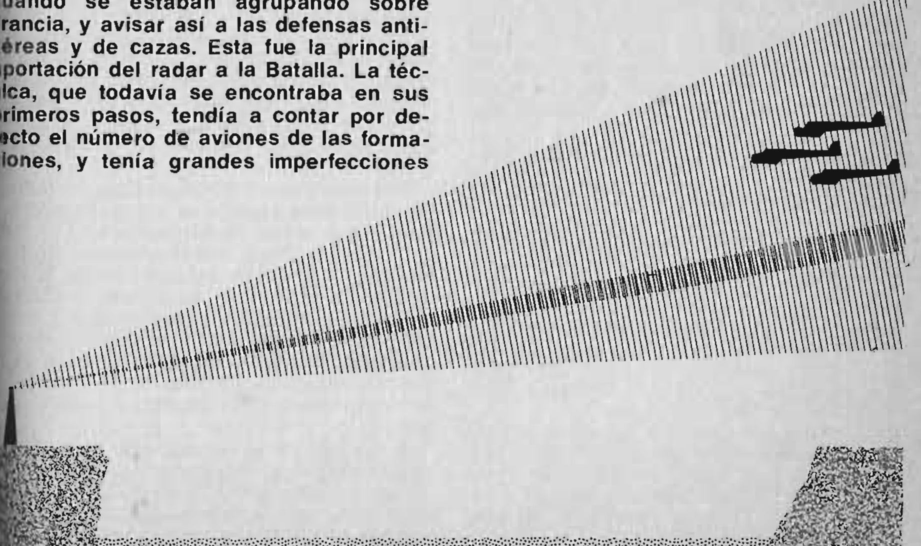
La Luftwaffe, con razón mostraba curiosidad acerca de estos mástiles. Como quiera que igualmente trabajaba en su propia investigación para la detección a distancia de aviones y sospechando que los mástiles en cuestión estaban relacionados con una actividad similar, la Luftwaffe intentó investigar.

Con gran iniciativa, ejl general Wolfgang Martini, jefe de señales de la Luftwaffe, había persuadido a Hermann Goering para que se pidiera de nuevo la puesta en servicio del retirado Graf Zeppelin, como laboratorio aéreo. Fue una brillante idea porque ninguno de los aviones existentes tenían el radio de acción, el espacio y la capacidad de maniobra para detenerse, mirar y escuchar esenciales para los nuevos sistemas de reconocimiento aéreo. Sin embargo, el espionaje resultó infructuoso. La nave aérea hizo varios viajes a lo largo de la costa del Canal de la Mancha pero su elaborado equipo no funcionó de forma adecuada. Después de un intento final a principios de agosto de 1939, la Luftwaffe abandonó este vital reconocimiento.



Centro de comunicaciones.

EL RADAR: EL OJO BRITANICO DE LARGO ALCANCE. La cadena de estaciones de radar de Dowding podía localizar las formaciones de aviones enemigos cuando se estaban agrupando sobre Francia, y avisar así a las defensas antiaéreas y de cazas. Esta fue la principal aportación del radar a la Batalla. La técnica, que todavía se encontraba en sus primeros pasos, tendía a contar por defecto el número de aviones de las formaciones, y tenía grandes imperfecciones cuando los aviones volaban a poca altura. La rastra vertical en oscuro, indicaba la altura del objetivo; y la rastra horizontal, en gris oscuro, el rumbo.



Preocupada de forma inmediata por su primordial papel en la invasión de Polonia, Noruega, Dinamarca, Francia, Holanda y Bélgica, la Luftwaffe perdió interés en los mástiles ingleses de radar. Demasiado confiada a causa de sus victorias continentales y esperando poder dictar la paz a Inglaterra, o en el peor de los casos una conquista rápida, la Luftwaffe prestó poca atención a la cadena de radar de Dowding al valorar las posibilidades de supervivencia de la Gran Bretaña después de la caída de Francia.

La confianza de Luftwaffe, que con el paso del tiempo resultó infundada parecía, sin embargo, justificada a principios del verano en 1940. La RAF había sufrido grandes pérdidas en Francia y no se encontraba en situación, suponía Goering, de reequiparse y defender a Inglaterra contra continuados ataques aéreos. La Luftwaffe no conocía todavía el espíritu de lucha de Churchill o las medidas que había tomado el viejo guerrero para salvar a los cazas existentes y construir nuevas máquinas al tiempo que Francia era derrotada.

Para acelerar la producción de los Spitfires y Hurricanes, el Primer Ministro contó con la ayuda de, como él había de calificarla, «la vital y vibrante energía» de lord Beaverbrook el canadiense de nacimiento y propietario del londinense «Daily Express», a quien nombró Ministro de Producción Aeronáutica.

Para conservar los Spitfires y Hurricanes, el Primer Ministro prohibió el envío de refuerzos a la RAF en Francia. La negativa a enviar cazas a Francia durante su agonía final quizá la decisión más triste que se vio obligado a tomar Churchill durante su larga y memorable carrera. Sin la presencia decisiva de Dowding en una reunión del Gabinete de Guerra es dudoso que Churchill hubiera tomado tal decisión.

Preocupado por las crecientes pérdidas de cazas de la RAF en Francia —se perdieron 250 Hurricanes entre el 8 y el 18 de mayo—, Dowding pidió ser recibido por Churchill y sus ministros. El 13 de mayo había recibido instrucciones para enviar 32 Hurricanes más al otro lado del canal, y el 14 de mayo se pensaba en la posibilidad de enviar diez formaciones más por un total de 120 Hurricanes, después de recibir una petición urgente del Primer Ministro francés, Paul Reynaud.

Al juzgar la situación Dowding no estaba solo. Los jefes del Alto Estado Mayor de los tres ejércitos prepararon un informe al Primer Ministro que se titulaba. «La estrategia británica en una eventualidad cierta».

«Mientras subsista nuestra fuerza aérea, nuestra marina y la RAF de forma conjunta podrán evitar el que Alemania lleve a cabo una invasión por vía marítima. En el caso de que Alemania consiguiera una completa supremacía en el aire, la marina podría evitar la invasión durante cierto tiempo, pero no de forma indefinida. En estas circunstancias nuestras fuerzas de tierra serían insuficientes para hacer frente a una invasión en gran escala. El punto decisivo es por consiguiente la superioridad en el aire. Podríamos inflingir tales pérdidas durante el día que permitan evitar grandes daños, pero no podemos estar seguros de proteger nuestros grandes centros industriales contra los ataques nocturnos. Si el enemigo realiza continuados ataques nocturnos contra nuestra industria aeronáutica, es probable que consiga producir tales daños materiales y morales que paralicen todo el trabajo.»

«Mientras subsista nuestra fuerza aérea...» Todo dependía de esta frase. Dowding no podía mantenerse inactivo y permitir que sus pequeñas reservas formadas tan sólo por 39 escuadrillas de Spitfires y Hurricanes se diluyeran luchando, por lo que evidentemente estaba perdido. Con menos de 1.300 pilotos —unos 150 menos de la cifra que constituía la plantilla— tenía igualmente que cuidar de sus hombres. El 15 de mayo el Primer Mariscal del Aire fue admitido a la sala del gabinete. Colocando un gráfico explicativo sobre la mesa, Dowding informó al Primer Ministro: «Si continúa el actual ritmo de desgaste dentro de una semana no dispondremos de un solo Hurricane en Francia o en nuestro país.» No se hizo mención de los Spitfires. Eran tan valiosos que, hasta la evacuación del ejército británico de Dunkerque estaba fuera de lugar el que los Spitfires salieran de la metrópoli.

El 19 de mayo, Winston Churchill dio instrucciones para que no se enviaran más escuadrillas de Hurricanes a Francia, excepto para cubrir la evacuación. El que Churchill escuchara la petición de Dowding permitió al Mando de Cazas realizar la evacuación de Dunkerque entre el 26 de mayo y el 4 de junio. Incluso con estas medidas Dowding perdió más de cuatrocientos treinta Spitfires y Hurricanes entre el 10 de mayo y Dunkerque.

A partir de entonces las incognitas que había que despejar eran cuánto tiempo dudaría Hitler y cuanto se tardarían en ver los resultados del nombramiento de Beaverbrook como Ministro de Producción Aeronáutica. Afortunadamente para Inglaterra, mientras Hitler decía a von Rundstedt en Francia, «firmaré la paz con Inglaterra y la ofreceré una alianza. Alemania dominará a Europa, e Inglaterra al mundo excepto Europa», Beaverbrook agitaba una varita mágica sobre las fábricas de cazas. Sus sistemas, aunque heterodoxos, recibían gran publicidad en su propio diario y eran buenos para la moral del público. Beaverbrook no hacía mucho tiempo que se había hecho cargo de su puesto cuando lanzó un llamamiento «a las mujeres inglesas».

«Dadnos vuestro aluminio... transformaremos vuestras ollas y sartenes en Spitfires y Hurricanes, Blenheims y Wellingtons. Pido por consiguiente que todas cuantas tengan sartenes y ollas, perchas, herrajes de baño, guarda zapatos... total o parcialmente de aluminio... lo entreguen inmediatamente a la oficina local de los Servicios Voluntarios Femeninos.»

El resto de la prensa lanzó el mismo *slogan* que podía resumirse en: «De la sartén al Spitfire.» En la práctica, las montañas de sartenes recogidas por las amas de casa eran apenas una pequeña aportación a la producción de cazas, pero la llamada de Beaverbrook tuvo un gran valor en cuanto a levantar la moral del pueblo. Las gentes sencillas, las mujeres en sus cocinas, sorprendidas por el ritmo de los acontecimientos sintieron que había algo que podían hacer en favor de la causa común. Cazas, cazas y más cazas... la supervivencia nacional dependía de los Spitfires y Hurricanes. En el mes anterior al 14 de mayo, fecha del nombramiento de Beaverbrook como Ministro de Producción Aeronáutica, o Ministro de Aeronáutica, como él prefería ser denominado, las fábricas habían construido doscientos cincuenta y seis cazas de primera línea. En el mes crítico de septiembre de 1940, cuando Londres estuvo sometido a bombardeos cotidianos y las pérdidas de la RAF alcanzaron su punto culminante, la organización de producción y reparación de Beaverbrook entregó cuatrocientos sesenta y siete cazas.

Para conseguir tan sorprendentes resultados de forma tan rápida —un promedio mensual de casi quinientos aviones—, Beaverbrook enloqueció a los «estúpidos mariscales del aire» como de forma colectiva denominaba al estado mayor del Ministerio del Aire. Tiró por la borda sus meticulosamente preparados y equilibrados programas de producción que parecían buenos sobre el papel, pero que eran completamente irreales teniendo en cuenta lo desesperado de la situación. Dos militares profesionales lo calificaron de «despiadada intrusión» por parte de un lego en la materia y el mariscal de la RAF sir John Slessor comentó después: «Los estúpidos sabían lo que les convenía, y el nuevo ministro no perdió tiempo en preparar un nuevo programa de producción, basado tan sólo en la capacidad de la industria para sacar aviones; tuvo poca o ninguna relación con las necesidades estratégicas, y la idea principal (quizá natural en un hombre que no sabía nada de temas aéreos) parecía ser producir enormes cantidades de cazas, sin que le preocuparan los efectos que podría tener sobre otros tipos no menos vitales. Los aviones menos espectaculares tales como los de adiestramiento, piezas de repuesto y la meticulosa programación de equipo auxiliar no resultan tan impresionantes en un gráfico y quedaron postergados.»

En todos los departamentos de guerra del gobierno, los altos funcionarios que quedaron sorprendidos por la demostración de espíritu administrativo de Beaverbrook. Apenas se habían recuperado del golpe que supuso el que este hombre extraordinario creyera que las vacaciones de verano estaban fuera de lugar en las circunstancias de 1940, cuando descubrieron que quería que utilizaran el teléfono en lugar de la pluma y que se hicieran las cosas con rapidez. Aún peor, trajo consigo algunos brillantes hombres de negocios e ingenieros de producción entre los que se encontraban Patrick Hennessy, entonces director general de Ford en Inglaterra, y Trevor Westbrook a quien encontró en un campo de golf y sin trabajo.

En sus relaciones con los Estados Unidos, a donde marchó para realizar la compra de aviones antes de que concluyera el mes de mayo, Beaverbrook el canadiense que casi hablaba su misma lengua, actuó impulsiva y rápidamente. Cuando Henry Ford intervino en una negociación y se negó a permitir que su compañía construyera los motores Rolls Royce Merlin basándose en que eran armas de guerra, Beaverbrook pasó el pedido a Packard. Desoyendo a los expertos que le avisaron que Packard era un negocio demasiado pequeño, Beaverbrook dijo simplemente. «Que amplíen sus instalaciones» y lo hicieron.

A la batalla

De mayo se pasó a julio y para el 10 de julio, el día en que históricamente se señala en Inglaterra como el de la Batalla del mismo nombre, la Luftwaffe todavía seguía contenida por Hitler y jugaba como el gato con el ratón con los barcos que circulaban por el Canal de la Mancha mientras esperaba el momento de la invasión sobre la costa meridional de Inglaterra. Gran Bretaña, según parecía al Alto Mando alemán, todavía estaba bajo los efectos del «shock» producido por Dunkerque y era incapaz de comprender la desagradable verdad de su situación. Todavía podía darse cuenta a tiempo y buscar la paz. Mientras tanto sería ventajoso jugar y poner a prueba las defensas de cazas de la Royal Air Force, o lo que quedara de ellas.

Entre el júbilo de las tripulaciones bien descansadas de la Luftwaffe estacionadas a lo largo de la costa del Norte de Francia, Bélgica y Holanda, los cazas fueron armados y los bombarderos cargados. Gran Bretaña hacía pasar sus convoyes a través del Canal de la Mancha, los puertos británicos y las bases navales en el Sur de Inglaterra continuaban siendo inviolables. Se firmara la paz o no, la triunfadora Luftwaffe podría igualmente demostrar que el canal ya no era un foso de la fortaleza inglesa. Para la fuerza aérea alemana parecía una tarea fácil. Cuando el tiempo era bueno los acantilados de Dover eran claramente visibles desde los puestos de observación de la Luftwaffe, y los barcos que salían de los puertos aparecían como barcos de juguete en un gigantesco estanque público. Eran objetivos fáciles. Se les podría hundir con sólo lanzar unas piedras. El 10 de julio la Luftwaffe eligió un convoy.

Lentamente, poco después de la comida los barcos mercantes se situaban a la entrada de Dover e inmediatamente Dowding y el Mando de Caza supieron que ocurría «algo especial». El radar, que todavía se conocía con las siglas RDF había descubierto una gran formación de aviones detrás de Calais. Durante semanas, después de la retirada de Dunkerque, la RAF esperaba preguntándose cuando perdería Hitler la paciencia e intentaría un gran ataque a fin de aterrorizar a Londres y forzar una rápida decisión. Conforme las muchachas de la Fuerza Aérea Auxiliar Femenina señalaban las formaciones en las mesas de operaciones del Mando de Cazas en Stanmore, del Grupo N.º 11 en Uxbridge, y en las bases del mencionado grupo creían posible que este fuera el gran ataque.



Globos sobre Dover.

A pesar de todo, el vicemariscal del aire Keith Park, el neozelandés que mandaba el Grupo N.º 11 respondió con cautela. Tenía a su cargo doscientos Spitfires y Hurricanes, es decir, la tercera parte de la primera línea de defensa de cazas, agrupados en diecinueve escuadrillas, seis de Spitfires y trece de Hurricanes. Park se daba cuenta de que un error por su parte podría suponer la pérdida de la guerra para Gran Bretaña en cuestión de horas. Por consiguiente, tan pronto como pudo apreciarse que ese no era el día señalado y que el objetivo era el convoy del canal, la RAF reaccionó con cautela. Seis Hurricanes de la escuadrilla N.º 32 se encontraban patrullando en las proximidades y se dio instrucciones para que los Spitfires de las escuadrillas Núms. 11, 74, 64 y 56 acudieran en su apoyo.

Pero el convoy se vio sometido al ataque incluso antes de que llegaran los seis Hurricanes en su auxilio, y cuando los cazas se aproximaron contemplaron un espectáculo aterrador y dantesco. Unos setenta cazas y bombarderos de la Luftwaffe se lanzaban sobre el convoy como un enjambre de avispas sobre un tarro de mermelada. Para los pilotos de los Hurricanes no había dudas en cuanto a esperar refuerzos. Se lanzaron en picado. Eran seis contra setenta.

Antes de que llegaran los aviones de apoyo, los Hurricanes habían obligado a los aviones enemigos a volar en espiral, en formación defensiva, formando tres círculos. En el superior se encontraban los Me 109, los Me 110 en el centro, y los bombarderos Do 17 en el círculo más inferior.

Entre los refuerzos figuraban ocho Spitfires de la escuadrilla N.º 74, que se elevaron a 3.900 metros de altura, unos trescientos metros por encima de los Me 109 que servían de protección a la formación alemana. Cuando los Spitfires llegaron al nivel del mar prácticamente se encontraban sin municiones. El convoy siguió su marcha con la pérdida de sólo un pequeño barco. Pero la Luftwaffe había perdido cuatro cazas poi tres de la RAF. La pérdida de tres cazas en un día parecía no tener gran importancia ahora que llegaban al Mando de Cazas Spitfires y Hurricanes nuevos o reparados procedentes de la organización de Beaverbrook a un ritmo de más de cien aviones por semana. Teniendo en cuenta que en los siete días anteriores se habían perdido otros quince cazas, era motivo de preocupación para Dowding. En el supuesto de que la Luftwaffe se lanzara a un ataque completo contra las estaciones de radar, los aeródromos



Vice-Mariscal del Aire Keith Park, Comandante en Jefe del Grupo N.º 11.

de cazas, las fábricas de aviones y Londres era de temer que las pérdidas en el aire, en las fábricas y en tierra dejarían indefensa a Inglaterra contra una invasión.

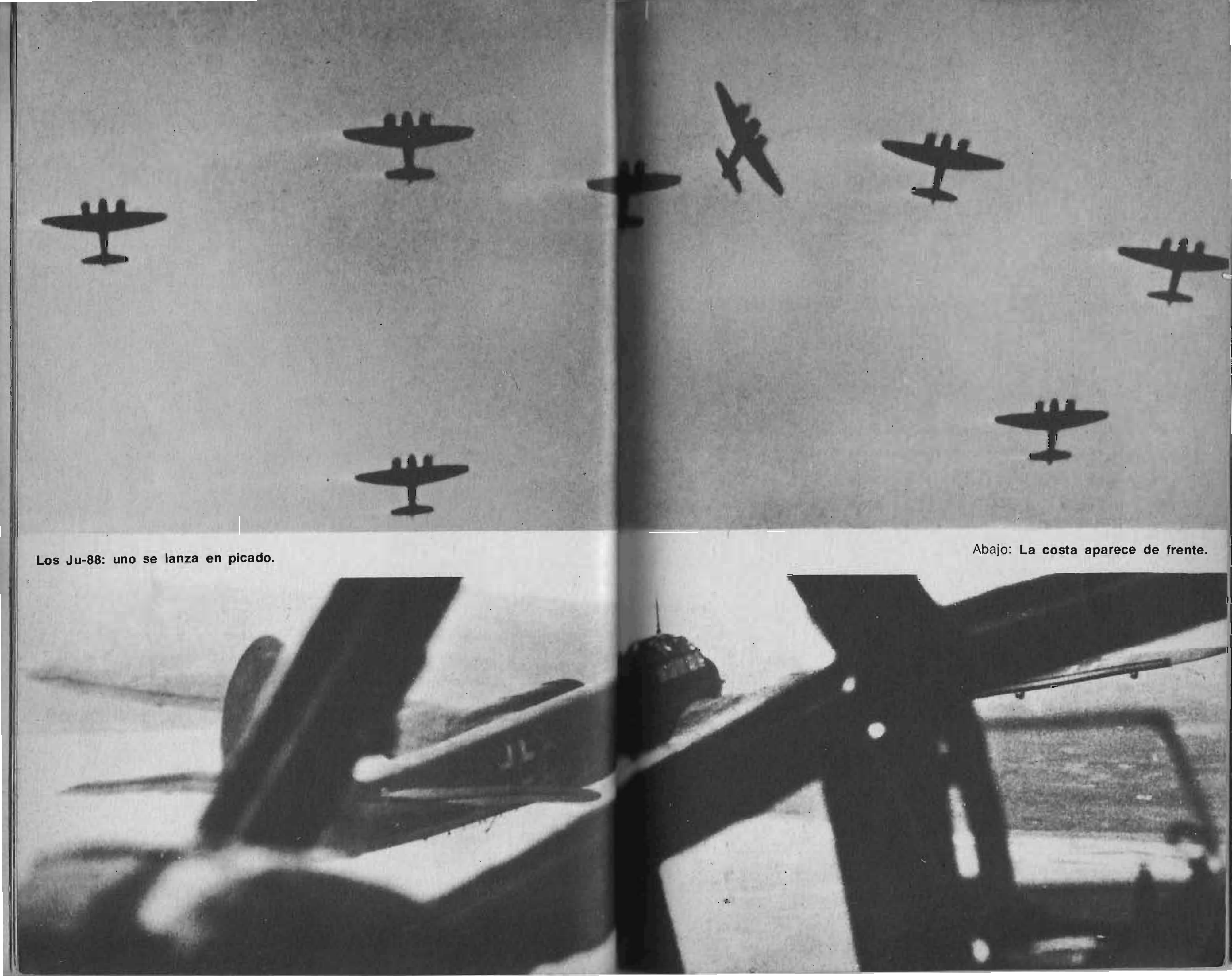
De aquí el que la iniciativa tomada por la Luftwaffe el 10 de julio colocara a los defensores del mundo libre ante un desagradable dilema. Las alternativas eran permitir a los barcos en altamar que corrieran su propia suerte con una protección simbólica, o quizá sin ninguna protección con los peligros que ello suponía, y economizar al máximo los aviones para cuando se presentaran los momentos más difíciles. Dowding tomó la precaución de avisar a la marina de que quizá tuvieran que defenderse por sí solos.

El sol se levantaba la mañana del 11 de julio, el segundo día de la batalla, cuando el dilema se presentó de nuevo y fue la Flota Aérea número 3 la que probó suerte contra los barcos de un convoy británico.

Ese día los Stukas de von Richthofen atacaron a un convoy que se dirigía rumbo al Este hacia la bahía de Lyme. Diez Ju 87 escoltados por veinte Me 109 de las unidades de von Richthofen despegaron de las proximidades de Cherburgo. Fueron descubiertos por el radar. Se dio instrucciones para que tres Hurricanes de la Escuadrilla N.º 501, con base en Warmwell, el aeródromo más occidental bajo el mando de Park hicieran frente al enemigo. En la acción tendrían el apoyo de seis Spitfires de la Escuadrilla N.º 609.

Los tres pilotos de los Hurricanes se enfrentaron a un número superior de Me

El puerto de Dover durante un ataque.



Los Ju-88: uno se lanza en picado.

Abajo: La costa aparece de frente.



El precio de la lucha: Un Spitfire camino a su destrucción.

Abajo: Un Me-109 derribado.



Un Me-110 en el Canal.

109, en la proporción de siete a uno. A los pocos momentos de iniciarse el combate un Hurricane resultó derribado. También derribaron dos Spitfires. Un Stuka resultó destruido y el convoy continuó intacto la marcha.

En los aeródromos los jóvenes pilotos de las escuadrillas de cazas, plenos de entusiasmo y dispuestos a pelear contra el enemigo con el celo y el ímpetu de la juventud comenzaron a murmurar. ¿Por qué los estúpidos jefes que permanecían aferrados a sus mesas de trabajo insistían en enviarles en grupos de tres y seis para hacer frente a números mucho mayores de aviones cuando otras escuadrillas que estaban listas y deseosas de entrar en combate se les mantenía en tierra? Los pilotos de la Escuadrilla N.º 609 dieron a conocer su opinión sobre este tema en el libro de operaciones de la escuadrilla:

«Los pilotos se sienten sumamente agraviados por la gran futilidad que supone enviar pequeñas formaciones de cazas para atajar la intensa actividad enemiga en la zona de Portland. El hecho de que se les haya enviado a interceptar al enemigo para encontrarse en inferioridad numérica frente a los cazas que escoltan a los bombarderos resulta desalentador porque el caza británico se encuentra incapaz de realizar su tarea de destruir a los bombarderos y se ve obligado a luchar a la defensiva.»

Para el pueblo inglés, desconocedor de que la RAF podía disponer de algo más que las diminutas formaciones que aparentemente luchaban al estilo de David y Goliat contra el enemigo, el tema de la desigualdad numérica estaba a la orden del día.

El 14 de julio, conforme continuaban los ataques contra los convoyes, la nación escuchó un emocionante comentario desde Dover, que confirmó la creencia popular de que por grande que fuera la inferioridad numérica de la RAF, podía hacer frente a su poderoso adversario. La calidad era más importante que la cantidad, se decía la gente. El comentarista de radio Charles Gardner, gritaba ante los micrófonos de la BBC: «Ahora los alemanes están bombardeando en picado un convoy. Hay uno, dos, tres, cuatro, cinco, seis, siete bombarderos alemanes —Junkers 87— uno se lanza en estos momentos contra su objetivo. Lanza la bomba... que no llega a ningún objetivo. Otro se lanza dejando una larga estela tras de sí.»

«No es posible ver estos cazas durante mucho tiempo. Uno sencillamente ve un aparato, oye los disparos de las ametralladoras y cuando trata de concentrarse en un avión determinado resulta que ha desaparecido del campo de visión.»

El resto de la retransmisión más bien parecía la retransmisión de un acontecimiento deportivo. Incluso se preparó un disco que por cierto dio lugar a una polémica nacional. Mientras algunos mantenían que no era adecuado realizar una retransmisión de un combate aéreo como si se tratara de una prueba deportiva, la mayoría estaba de acuerdo con el veredicto general de la prensa de que era como si el instinto deportivo del pueblo inglés se hubiera trasladado a los acantilados de Dover.

A los perplejos pilotos británicos que se veían retenidos en tierra en contra de su propia voluntad, la retransmisión fue un nuevo motivo de irritación. «¿Por qué no se nos permite que les ataquemos?», era el comentario que se oía en los comedores de una y otra escuadrilla.

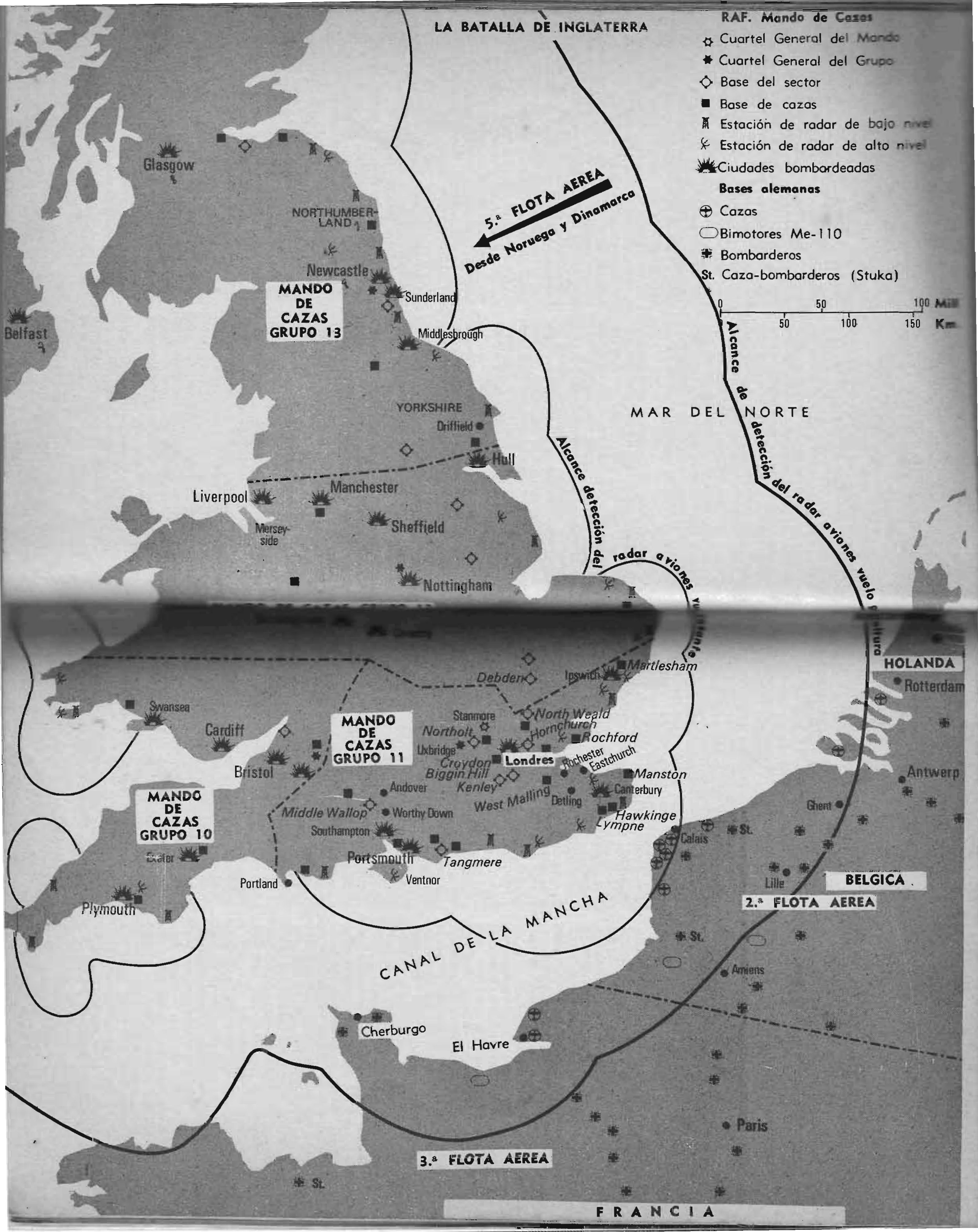
Pero en sus bases los pilotos alemanes se sentían jubilosos. A juzgar por la débil oposición que encontraban parecía realmente que la RAF estaba prácticamente acabada. Era cierto que los pilotos de los pocos cazas que les habían presentado oposición eran valientes hasta el punto de ser locos, pero su número era muy reducido y sin duda podrían soportar pocas pérdidas.

La alusión al deporte no era monopolio de los ingleses. En esta primera fase de la batalla los pilotos de los Me 109 también llevaban los instintos de la caza a sus cabinas, instintos que eran alentados por el comandante en jefe Hermann Goering, que invitaba a los pilotos que mayor número de aviones derribaban a que descansaran en su coto de caza de Prusia.

Tales invitaciones, sin embargo, no eran siempre bien recibidas como el mariscal del Reich creía. No porque a los pilotos les disgustara cazar un ciervo, sino porque temían que en su corta ausencia del frente su número de aviones derribados fuera superado. Por consiguiente, cuando Werner Molders, invitado por Goering tomó tres días de vacaciones como premio a haber logrado su victoria número 14, el piloto persuadió al mariscal del Reich para que invitara al que le seguía en cuanto a victorias, Adolf Galland, durante un período igual de tiempo.

Sin embargo, a pesar de la desigualdad en favor de los pilotos alemanes desde el comienzo de la lucha, estos pronto aprendieron a moderar sus impulsos con la cautela. Galland ha explicado en su libro *Los primeros y los últimos:*

«Cualquier encuentro con los cazas



LA BATALLA DE INGLATERRA
RAF. Mando de Cazas
Cuartel General del Mando
Cuartel General del Grupo
Base del sector
Base de cazas
Estación de radar de bajo nivel
Estación de radar de alto nivel
Ciudades bombardeadas
Bases alemanas
Cazas
Bimotores Me-110
Bombarderos
St. Caza-bombarderos (Stuka)
0 50 100 Mill
50 100 150 Km
5.ª FLOTA AEREA
Desde Noruega y Dinamarca
Glasgow
NORTHUMBERLAND
Newcastle
Sunderland
MANDO DE CAZAS GRUPO 13
Belfast
Middlesbrough
YORKSHIRE
Driffield
Hull
MAR DEL NORTE
Alcance de detección del radar aviones vuelo altura
Alcance detección del radar aviones volante
Liverpool
Manchester
Merseyside
Sheffield
Nottingham
HOLANDA
Rotterdam
Martlesham
Ipswich
Debden
North Weald
Hornchurch
Rochford
Stanmore
Northolt
Uxbridge
Croydon
Londres
Rochester
Eastchurch
Biggin Hill
Kenley
Manston
Canterbury
West Malling
Detling
Hawkinge
Lympne
Swansea
Cardiff
Bristol
MANDO DE CAZAS GRUPO 11
Andover
Middle Wallop
Worthy Down
Southampton
Portsmouth
Tangmere
Ventnor
MANDO DE CAZAS GRUPO 10
Exeter
Portland
Plymouth
Antwerp
Ghent
St.
Calais
Lille
BELGICA
2.ª FLOTA AEREA
CANAL DE LA MANCHA
Amiens
Cherburgo
El Havre
Paris
3.ª FLOTA AEREA
FRANCIA

británicos requería un máximo esfuerzo... puedo tan sólo expresar la más alta admiración hacia los pilotos de caza ingleses, quienes, aunque técnicamente se encontraban en desventaja, luchaban con valor y sin fatiga. Sin duda salvaron a su país en esta hora crucial.»

La desventaja técnica al comenzar la batalla consistía en que la RAF disponía de un número mayor de los Hurricanes más lentos, e incluso los Spitfires no podían enfrentarse en igualdad de condiciones con los Me 109 en julio de 1940. Wiston Churchill resumió así las características de los aviones, «los alemanes eran más rápidos y ascendían con mayor velocidad; los nuestros eran mejores de maniobra y estaban mejor armados».

De hecho, a pesar de la disparidad de los números que intervenían en el combate, avión por avión, los resultados eran desfavorables a la Luftwaffe. En los primeros nueve días de la Batalla de Inglaterra, los alemanes perdieron sesenta y un aviones mientras que el Mando de Cazas perdió veintiocho. Y entonces, en el décimo día de la lucha, se produjo el primero de una serie de desastres para la RAF, al perder seis de los ocho cazas Defiant de una formación mientras la Luftwaffe perdía dos aviones. El hecho ocurrió el 19 de julio.

La descripción del Defiant como avión de caza es de hecho correcta, pero los aviones Defiant con una especie de «chepa» que era la torreta con ametralladoras y que formaban las Escuadrillas números 141 y 264, aunque no anticuados en el sentido de los biplanos Gladiator de la Escuadrilla N.º 247 con base en las proximidades de Plymouth, parecían sin duda ejemplares de museo entre los Hurricanes y Spitfires.

Deseosos como estaban de entrar en combate como sus más afortunados camaradas de los mono-plazas, los pilotos y artilleros de la Escuadrilla N.º 14 mostraron su júbilo al recibir instrucciones de trasladarse desde Escocia al Sur. Su alborozo no era infundado, porque los Defiant habían realizado un brillante papel en los combates con los Stukas sobre Dunkerque.

En la mañana del 19 de julio, nueve aviones Defiant partieron de West Malling al aeródromo costero de Hawkinge. Poco antes del almuerzo se recibieron las instrucciones. Debían realizar una patrulla a unos 1.500 metros, al Sur de Folkestone. No duraron mucho. Desde tres mil metros de altura descendieron en picado unos veinte Me 109 sobre los lentos Defiant. En unos momentos cinco de ellos caían al mar mientras que el sexto se estrellaba sobre la costa.

A la mañana siguiente siete nuevos Defiant volaron hasta la escuadrilla cumpliendo así la promesa de Beaverbrook al Mando de Caza de reemplazar las bajas conforme se produjeran. Dos semanas después de que la Escuadrilla N.º 141 volara tan afanosamente desde Escocia, ésta volvía a su base de origen dejando tras de sí a seis aviones porque no tenía hombres para pilotarlos.

Conforme pasaban los días de julio, tales incidentes como la destrucción de los Defiants alentaba y equivocaba a las tripulaciones de la Luftwaffe, las cuales creían que la RAF sufría pérdidas que serían irreparables. Igualmente les alentaba el enfrentarse a tan pequeño número de Spitfires y Hurricanes.

Además también resultaba reconfortante el observar la reducción de tráfico marítimo diurno a través del canal. Si esta potencia marítima pudiera ser desplazada del Canal de la Mancha con tal facilidad, entonces era evidente que caso de ser necesaria la invasión era muy probable que se realizara sin oposición.

Los defensores se daban perfecta cuenta de lo difícil de la situación en los días cálidos de julio. Al cumplirse la noche del 23 de julio la Luftwaffe había perdido ochenta y cinco aviones por cuarenta y cinco de la RAF, pero ni Dowding, ni Park se hacían ilusiones en cuanto a la situación. Sabían que el enemigo se limitaba a jugar con ellos y temían los resultados que podría tener para el Mando de Cazas si el enemigo se decidiera a montar una operación en gran escala, con utilización de todos sus recursos. Era evidente que la Luftwaffe había arrebatado temporalmente a la Marina Real del mando del canal, humillación que quedó realzada por los acontecimientos del 25 de julio.

Después de un día de ataques simultáneos de la Flota Aérea 2 contra los convoyes en el Estuario del Támesis y en los estrechos de Dover, sesenta bombarderos escoltados por cazas atacaron un convoy de veintiún barcos mercantes, la mayoría de los cuales eran barcos carboneros. Cinco barcos resultaron hundidos con toda rapidez y seis más quedaron seriamente averiados en una serie de bombarderos en picado. Para hacer evidente que Alemania retaba a Inglaterra a luchar por el predominio del canal, se hizo a la mar, y en plena luz del día, una flotilla de lanchas tipo E. Las lanchas E volvieron a salir al mar esa misma noche y acabaron con tres de los barcos averiados.

Una nueva humillación se produjo el 27 de julio cuando la Luftwaffe hundió



El Boulton Paul «Defiant».



El Ju 87 «Stuka». Ambos aviones estaban anticuados antes del comienzo de la Batalla.

dos destructores en aguas de Dover y alcanzó un tercero. Después de que un tercer destructor resultara hundido el 29 de julio, los destructores de Dover fueron retirados a la relativa y temporal seguridad de Portsmouth.

La suprioridad aérea, primero sobre el canal y después sobre el sureste de Inglaterra, era el requisito previo alemán para forzar la paz con o sin invasión y el Alto Mando se sentía muy alentado por los resultados de las operaciones exploratorias de la Luftwaffe. Pero así como la RAF reconocía que su batalla por Inglaterra había comenzado, la Luftwaffe se veía retenida e impaciente por comenzar las operaciones.

El 30 de julio Hitler personalmente dio instrucciones a Goering para que la Luftwaffe fuera puesta en estado de alerta, lista para el gran asalto, el «ataque de las águilas», como lo denominó el estado mayor alemán. La Luftwaffe, instruyó Hitler, deberá estar lista para destruir las unidades de vuelo, las organizaciones de tierra e instalaciones de suministro de la RAF y la industria británica de armamento aéreo».

Hitler sólo tenía que susurrar la clave «Día del Aguila» para iniciar un ataque que era nuevo en la historia de la guerra, un ataque aéreo sostenido contra la metrópoli de una potencia imperial.

En Inglaterra el pueblo vivía feliz, desconocedor por completo de las instrucciones de Hitler. La vida en Londres era sorprendentemente tranquila teniendo en cuenta el peligro que se cernía sobre la capital. El 3 de agosto la RAF envió un equipo de once hombres para que en partido amistoso de cricket se enfrentara al servicio de bomberos en Londres, celebrándose el encuentro en el campo de Lords. El mismo día el hidroávión Clare de la British Overseas Airways inauguró el primer servicio aéreo de pasajeros británicos que enlazaba con el nuevo mundo. Era una epopeya histórica y una indicación de que el Atlántico no sería ya una cuarentena para el nuevo mundo de cualquier infección que se produjera en Europa.

Para el 8 de agosto, cuando el Clare realizaba el vuelo de regreso con un grupo de pilotos americanos contratados por el Ministerio de Producción Aeronáutica para llevar los aviones nuevos y reparados desde fábricas a los aeródromos, Goering y sus comandantes de la Luftwaffe se reunían en Karinhall para ultimar los planes del ataque de las águilas. Mientras tomaban el coñac y fumaban los puros y al tiempo que jugaban con los trenes en la atmósfera de ensueño de Karinhall, Goering y los líderes de sus flotas aéreas se autosugestionaron con la idea de que con cuatro días de buen tiempo la Luftwaffe conseguiría la supremacía aérea sobre el sureste de Inglaterra y ganar la guerra para Alemania. Es cierto que los éxitos conseguidos por la Luftwaffe en el canal el 8 de agosto parecían apoyar dicha hipótesis.

A primeras horas del 8 de agosto, la Marina Real envió un convoy de veinticinco barcos mercantes hacia los estrechos de Dover, con la esperanza de que llegara a su destino aprovechando la oscuridad de la noche. Desde los ataques contra los convoyes el anterior mes de

julio, la Marina Real había fortalecido considerablemente las defensas de los mismos. El que comentamos, formado por veinticinco unidades, iba escoltado por barcazas portadoras de globos y por destructores con armamento antiaéreo.

Pero el enemigo también había mostrado actividad desde el mes de julio y habían construido una estación de radar en Wissant, enfrente a Dover, lo cual desconocía el almirantazgo.

De sus bases a lo largo de la costa francesa surgió una flotilla de lanchas torpederas tipo E. Hundieron tres barcos y averiaron otros dos más antes de que amaneciera. Horas más tarde el resto del convoy navegaba por las inmediaciones de la isla de Wight cuando fue descubierto por la Luftwaffe.

Recibió dos ataques de los bombarderos en picado Stukas. Las formaciones tenían más de ochenta bombarderos y estaban escoltados por el triple de cazas. Era un reto abierto al Mando de Cazas de la RAF que parecía decir, «venid a luchar y a proteger vuestros barcos». Era el tipo de reto con que la Luftwaffe esperaba reducir el número de Spitfires y Hurricanes y acelerar el final de la guerra.

Se enviaron siete escuadrillas de los Grupos 10 y 11. Para el comandante J. R. A. Peel que estaba al frente de la Escuadrilla N.º 145 de Hurricanes, los Stukas parecían como un enjambre de pequeños puntos negros conforme los cazas se acercaban a los bombarderos enemigos. Los puntos fueron aumentando de tamaño hasta quedar completamente definida la silueta de los Ju 87.

«¡Cuidado, Me 109!» Los Hurricanes en el momento de ir a lanzarse sobre su presa más lenta y sin defensa, se encontraron a su vez con que eran observados y perseguidos por los cazas alemanes. Los cazadores se habían convertido en caza. Ocultos por el sol, los ángeles guardianes de los vulnerables Stukas habían visto lo que iba a suceder. En unos segundos se encontraban a la cola de los Hurricanes obligando a los pilotos de la RAF a romper su formación y batirse a la defensiva. Peel alcanzó a dos cazas enemigos pero a su vez fue derribado sobre el canal.

En la encarnizada lucha del 8 de agosto los Hurricanes y Spitfires derribaron treinta y nueve aviones enemigos y perdieron un total de 19, cifras que eran superiores a las de cualquier otro día de lucha desde el 10 de julio. El convoy siguió su marcha aunque seis barcos fueron hundidos por la acción de los bombarderos en picado y las lanchas torpederas.

La batalla aumentaba su ritmo en ambos bandos y crecía la emoción y la confianza de los pilotos ingleses al ver que, gradualmente, se aumentaba el número de aviones que participaban en una acción. La batalla había adquirido caracteres más serios también. La muerte, las graves quemaduras sufridas por algunos pilotos, y todas las heridas del combate aéreo habían hecho que los jóvenes tuvieran una nueva idea de la lucha, mucho más importante que si se tratara de una gran caza o un importante acontecimiento deportivo.

El 12 de agosto los informes meteorológicos indicaron que mejoraba el tiempo y que a la mañana siguiente podría darse la esperada orden de: «El Día del Aguila». El 12 de agosto amaneció con buen tiempo, aunque de vez en cuando aparecía un pequeño girón de neblina. La Luftwaffe aprovechó la mejoría del tiempo para realizar un nuevo intento. Por primera vez durante la batalla intentó destruir las estaciones costeras de aviso de radar que utilizaba Dowding, así como los aeródromos de la primera línea del sistema de control de defensa que debían servir.

La eficacia de este sistema se debía totalmente a la insistencia de Dowding durante los años de preguerra, que buscaba una estrecha comunicación, con controles breves y auténticos. Pero aunque la fuente de todas las instrucciones era el Cuartel General del Mando de Cazas, muchas de las decisiones más críticas durante la batalla hubieron de tomarse en el Cuartel General del vicemariscal del Aire Park, el Grupo N.º 11, que soportó lo más duro del ataque.

Cualquiera que visitara el Grupo N.º 11 en Uxbridge, durante 1940, no podía ocultar la profunda impresión producida por el lugar, y el propio Winston Churchill no fue excepción de la regla. La Sala de Operaciones del Grupo era como un pequeño teatro, con unos veinte metros de ancho y dos y pico de altura. Tomamos nuestros asientos en el anfiteatro. Debajo de nosotros había un gran mapa sobre una mesa, alrededor del cual se movían unos veinte hombres y mujeres muy adiestrados, con sus ayudantes de teléfonos. De frente a nosotros, cubriendo toda la pared donde estaría el telón, había una gran pizarra dividida en seis columnas, cada una de las cuales correspondía a una de las seis bases de cazas. Las escuadrillas de cada base tenían una sobrecolumna propia, y estaban también divididas en líneas laterales. Por consiguiente, la línea inferior de bombillas mostraba conforme estas se encendían las escuadrillas que estaban «listas para el despegue» a los dos minutos de darse la orden, «preparados», a los cinco minutos, y «disponibles» a los veinte minutos. También se indicaba las escuadrillas que habían despegado, las que habían informado haber visto al enemigo, a continuación y con luz roja las que habían entrado en combate, y en la fila superior las que estaban de vuelta a la base. A la izquierda, en una especie de cabina de cristal se encontraban cuatro o cinco oficiales cuya misión era valorar la información recibida de nuestro Cuerpo de Observadores, que en esta fecha pasaba de cincuenta mil hombres, mujeres y jóvenes. El radar todavía estaba en su infancia pero avisaba de las formaciones que se acercaban a nuestra costa, y los observadores, con prismáticos de campaña y teléfonos portátiles, eran nuestra principal fuente de información en cuanto a los aviones que volaban sobre nuestro territorio. Por consiguiente durante una acción se recibían miles de mensajes. Algunas salas en otras partes del cuartel general subterráneo estaban llenas de expertos que pasaban dichos mensajes con gran rapidez, y cada minuto transmitían los resultados a los que hacían las indicaciones sobre la mesa de operaciones, así como al oficial situado en la cabina de cristal y encargado de la supervisión.

«A la derecha había otra cabina de cristal con oficiales del ejército los cuales informaban de la acción a nuestras baterías antiaéreas...»*.

Los comandantes de la Flota Aérea, Kesselring y Sperrle, tardaron varias semanas en apreciar el significado completo de los altos mástiles de radar —los ojos de este sistema— que el Graf Zeppelin había investigado de forma tan inadecuada e incluso en esta fase las flotas aéreas no conocían con certeza la precisión del radar de Dowding en cuanto a la interceptación de los ataques. Pero sospechaban que si el ataque de las águilas había de eliminar la resistencia de los cazas en el Sur de Inglaterra en cuatro días, la Lutwaffe debería liquidar en primer lugar los ojos del radar y los aeródromos de vanguardia. Después de ligeros ataques en las primeras horas de la mañana a través de los estrechos de Dover, ese mismo 12 de agosto la Luftwaffe lanzó sus primeros ataques de importancia contra el sistema de defensa de Dowding.

A las nueve de la mañana, la vital cadena de mástiles de radar era atacada, lanzándose contra las seis estaciones situadas entre Dover y la isla de Wight un ejambre de bombarderos y cazas. La estación de Ventnor resultó inutilizada. La Luftwaffe atacó también los aeródromos de cazas de la costa de Kent, situados en Manston, Hawkinge y Lympne. Emplezados sobre la misma costa, estos aeródromos eran sumamente vulnerables. La escuadrilla N.º 65 de Spitfires que se había trasladado desde su base de Rochford todavía se encontraba en tierra cuando la primera de ciento setenta y cinco bombas comenzaron a caer sobre Manston. En la confusión, conforme los Spitfires corrían por el campo para despegar, se encontraba el piloto B. E. «Paddy» Finucane, quien recientemente se había incorporado a la escuadrilla. Ya aquella mañana había entrado en acción en un combate en el mar, contra treinta Me 109. En ese primer encuentro, después de evitar el ataque de dos Me 109, Finucane se elevó a nueve mil metros de altura desde donde divisó doce aviones enemigos más. Informó «me lancé contra el avión que volaba en cabeza. Cayó al mar dejando tras de sí una estela de humo gris». Volando sobre Manston, Finucane abatió otro Me 109. Iba camino de las doce victorias y del grado de teniente coronel.

* «Their Finest Hour», por Winston S. Churchill, Houghton Mifflin.

Manston, Hawkinge y Lympne sufrieron graves daños como resultado de los ataques. En Hawkinge, los Ju 88 alcanzaron dos hangares, destruyeron los talleres y dejaron la pista llena de agujeros.

Afortunadamente para los defensores, los ataques contra las estaciones de radar y los aeródromos de primera línea supondrían la total atención prestada por la Luftwaffe a los auténticos objetivos tácticos durante ese 12 de agosto. Dowding observó con alivio que el peso de los ataques pasaba a dos convoyes en el Estuario del Támesis y, hacia el Oeste, a la base naval de Portsmouth.

Contra el puerto se realizó uno de los ataques más audaces de la Batalla de Inglaterra. Volando a través de la estrecha entrada del puerto para aprovechar los huecos que dejaban la serie de barcazas con globos, se introdujo una fuerza de bombarderos en picado, Stuka. Afortunadamente para una zona repleta de objetivos de gran valor, apenas se produjo ningún daño a los objetivos militares o navales. «Allí había todo cuanto podía soñar un piloto» comentó por radio uno de los pilotos alemanes. «Enormes buques yacían anclados en los muelles. Los objetivos se encontraban tan próximos entre sí que era imposible errar.» Pero eso fue lo que ocurrió. Sus bombas alcanzaron una fábrica de


El piloto B.E. «Paddy» Funicane.

El puerto de Portsmouth atacado.

cerveza, un hecho que aunque sin duda habría de afectar a la moral de los hombres del mar, no serviría a Alemania para ganar la guerra.

Al final del día cuando la RAF se preguntaba cuanto tiempo podría continuar luchando si la Luftwaffe decidía concentrar todos sus esfuerzos contra las estaciones de radar y los aeródromos de cazas, el Estado Mayor de la Luftwaffe y sus tripulaciones se felicitaban a sí mismos por los éxitos conseguidos. Sencillamente borraron de los mapas los objetivos atacados, y afirmaron haber destruido sesenta cazas.

De hecho, la Luftwaffe había perdido treinta y un aviones y la RAF veintidós. Manston quedó fuera de acción hasta el siguiente día, y ya se habían iniciado los trabajos para sustituir la estación de radar de Ventnor, por otra en la localidad de Bembridge, situada en las proximidades.

El águila se lanza sobre la presa

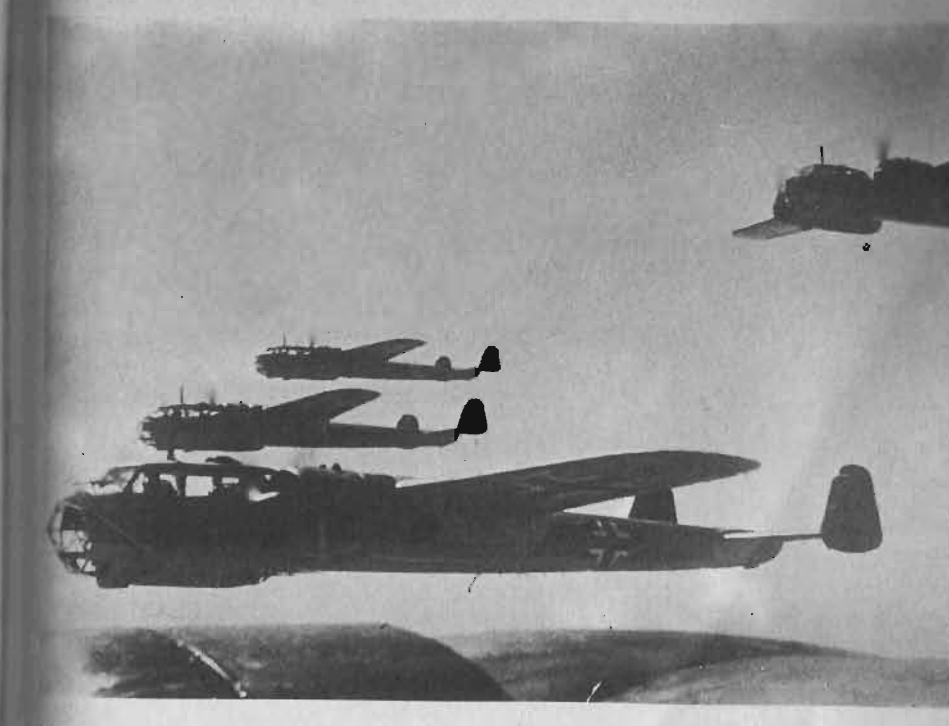
El día 13 de agosto por fin se dio la orden después de gran demora. El ataque de las águilas fue en cierto modo un anticlimax y en los primeros momentos resultó casi un fracaso. No es que los defensores lo observaran o apreciaran así en aquel entonces. Temían que los ataques sin precedentes contra la isla del día anterior debían ser precursores de ataques cada vez más violentos o incluso la misma invasión. Pero la Luftwaffe malogró su oportunidad desde el comienzo. Poco después de su lanzamiento, se canceló el «Día del Aguila» de forma apresurada, pero el cambio de instrucciones no llegó a todas las unidades que habían sido preparadas para el ataque.

Los defensores tuvieron que agradecer esta confusión al brusco cambio atmosférico inglés. El martes, 13 de agosto, amaneció tristón. La visibilidad sobre las bases que la Luftwaffe tenía en Francia y en los Países Bajos era escasa, y la mañana amanecía nublada sobre la parte meridional de Inglaterra. Sin embargo, si Inglaterra había de ser doblegada antes del invierno era un hecho que el «Día del Aguila» se había retrasado excesivamente. Por consiguiente, cuando se formuló un boletín meteorológico con la información obtenida de los reconocimientos aéreos, los mensajes recibidos de los submarinos, y la información que se había conseguido a través de las noticias de la radio recibidas de Gran Bretaña, el tiempo parecía satisfactorio y se dio la señal para el ataque. Pero cuando finalmente se supo la realidad del tiempo en Inglaterra, la decisión personal de Goering de aplazar las operaciones hasta la tarde llegó demasiado tarde a algunas unidades de las Flotas Aéreas.

Para los equipos de tierra y las tripulaciones de la Luftwaffe y de la RAF el «Día del Aguila» comenzó muy pronto. A las 5,30 de la madrugada se encontraban en el aire más de setenta Dornier 17.

Si el coronel Fink, comandante de los Dorniers, hubiera recibido las instrucciones del Alto Mando cancelando la operación, él y sus hombres hubieran podido disfrutar de un par de horas más en la cama. Pero en las primeras horas del 13 de agosto se encontraban preparándose para la salida, mientras impacientemente escudriñaban el cielo en busca de la gran escolta de cazas programada para acompañarles. Pero las órdenes de cancelación que no habían llegado a Fink habían sido recibidas por los cazas poco después de despegar. Estos, sin embargo no estaban en comunicación por radio con los bombarderos a los que se suponía habían de acompañar hasta sus objetivos y durante el viaje de regreso. Tan preocupado estaba el comandante de los cazas por el cambio producido que mediante una ridícula acrobacia aérea intentó atraer la atención de Fink. Pero todo fue en vano. Los cazas habían recibido órdenes de volver a su base. Por su parte los bombarderos tenían instrucciones de lanzar el ataque de las águilas y no había más remedio que cumplir las instrucciones recibidas. El cuartel general de Kesselring intentó desesperadamente comunicar la cancelación del ataque, pero el receptor de Fink estaba desconectado. El mensaje fue recibido por otro bombardero pero fue interpretado como confirmación de que el ataque debía seguir adelante.

De esta forma Fink se encontró al frente de la primera misión del «Día del Aguila», inexplicabalemente abandonado por su escolta de cazas. Pero la suerte no le volvió la espalda completamente porque el gran banco de nubes que había dado lugar al aplazamiento del ataque produjo tal confusión en las defensas de radar de la RAF y en el Cuerpo de Observadores de tierra encargado de enviar información sobre las formaciones de aviones enemigos a los controles de cazas, que la fuerza de bombarderos de Fink tuvo un viaje fácil hasta su objetivo.

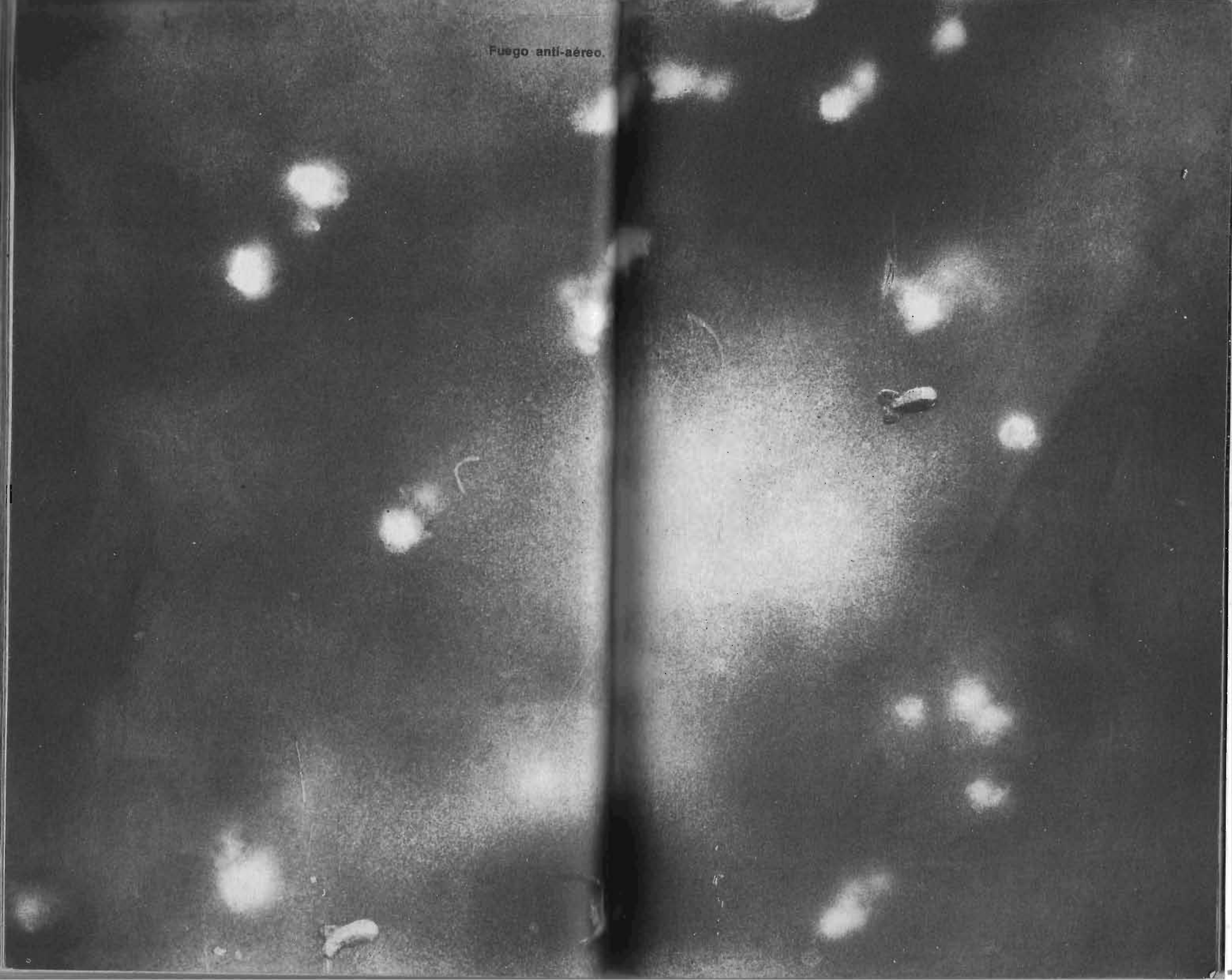


Una formación de bombarderos Do 17 sobre Inglaterra.

La navegación de los bombarderos era excelente y allí, a tres mil metros a sus pies, y en el mismo momento en que comenzaron a disiparse las nubes, se encontraba el aeródromo de Eastchurch. Los bombarderos de las tripulaciones de la Luftwaffe podían divisar con toda claridad los aviones de la RAF desplegados como si se tratara de un festival aéreo de tiempo de paz.

No era el objetivo adecuado porque Eastchurch era un aeródromo del Mando Costero y no del Mando de Cazas. Sin embargo, si la Luftwaffe había de reducir el número de cazas de la RAF, un ataque contra esta base serviría igualmente para atraer la atención de los cazas de Dowding como en cualquier otro lugar del Sur de Inglaterra; pero el objetivo táctico fallaba en esta ocasión porque los bombarderos no contaban con la protección de sus cazas.

Las bombas de Fink comenzaron a


Fuego anti-aéreo.

El comandante «Sailor» Malan.

caer a las 7 de la mañana cuando los defensores, cogidos por sorpresa debido a lo desfavorable del tiempo y al fallo en el sistema de radar, de pronto se dieron cuenta de que Eastchurch estaba siendo atacado. Lo único que podía hacerse era interceptar a los «bandidos» en el vuelo de regreso a sus bases y afortunadamente el comandante John Thompson, que realizaba un vuelo de patrulla sobre Folkestone con sus Hurricanes de la Escuadrilla N.º 111, se encontraba en excelentes condiciones para realizar la tarea. Los Hurricanes se lanzaron contra los Doerniers derribando cinco de ellos en otros tantos minutos. Media hora después Thompson y sus pilotos desayunaban por segunda vez en el comedor de la base en Croydon.

La fuerza de Fink había quedado disgregada y con problemas intentaba llegar a su base, maldiciendo la ausencia de los cazas que no les habían escoltado en la misión. Los bombarderos de la Luftwaffe no sólo habían tenido que soportar el ataque de la Escuadrilla N.º 111, sino que al llegar a la altura de los criaderos de ostras de Whitstable habían sido igualmente atacados por los Hurricantes de la Escuadrilla N.º 151 y los Spitfires de la Escuadrilla N.º 74 que mandaba el as sudafricano, comandante «Sailor» Malán.

Fink, personalmente, llegó sano y salvo a su base, pero con 50 años de edad y un sentido paternal de la responsabilidad hacia sus jóvenes tripulaciones, no era capaz de olvidar la experiencia sencillamente porque había salvado su propio pellejo. Se quejó amargamente a su comandante de la Flota Aérea, Kesselring, quien comprendiendo el arranque de su subordinado, un jefe veterano, y teniendo en cuenta las circunstancias, personalmente le dio explicaciones de lo ocurrido y se disculpó por ello.

Mientras que los Dorniers, a pesar de las confusiones ocurridas en el mando de la base había conseguido localizar el objetivo de, relativamente, menor importancia que Earchurch, una fuerza de bombarderos Ju 88 debidamente escoltada se perdió a causa de las nubes. Dividida en dos secciones la fuerza de Ju 88 buscaba el aeródromo de cazas de Odiham y el establecimiento de investigación y desarrollo de Farnborough. Estos dos objetivos, al igual que el del aeródromo del Mando Costero de Eastchurch, hubieran tenido poca trascendencia dentro del plan de ataque de las águilas. La destrucción de las bases de



Odiham y Farnborough, incluso en caso de lograrse, apenas hubiera tenido efecto sobre el programa de victoria en cuatro días con que contaba Goering. Desafortunadamente para los Ju 88 no sólo no pudieron encontrar los aeródromos, sino que en el curso de su búsqueda «tropezaron» con las Escuadrillas núms. 43, 64 y 601.

Uno de los pilotos de la Escuadrilla N.º 601 era un voluntario americano, el oficial Billy Fiske. Había despegado de Tangmere a las 06,45 de la mañana para realizar la primera de una serie de misiones durante el 13 de agosto. Fiske con su uniforme azul de la RAF no necesitaba encontrarse en los cielos de Inglaterra en busca de lucha, porque su país era neutral. En los combates de primeras horas de la mañana Fiske se anotó un Ju 88 probablemente destruido y un segundo bombardero alemán averiado.

Posteriormente en la mañana del 13 de agosto la Luftwaffe cometió un nuevo error en otro de los ataques. En este caso la fuerza de bombarderos de la Tercera Flota Aérea no consiguió reunirse con la escolta de cazas que había de acompañarles en el ataque a la base naval de Portland. Los cazas, una escolta formada por treinta cazas Me 110 armados con cohetes fueron obligados a retirarse. Cinco Me 110 fueron derribados en seis minutos y los demás optaron por regresar a zona segura en Francia.

Uno de los pilotos de la RAF, el barón y capitán sir Archibald Hope, de la Escuadrilla N.º 601 informó: «Disparé una corta ráfaga contra un avión enemigo que venía de frente y a continuación me encontré con un segundo avión en la misma forma. El piloto enemigo al intentar evitarme tiró de la palanca e hizo que su avión se elevara presentando un blanco sumamente fácil...»

Con buen aviso de radar dos escuadrillas del Grupo 10 y una perteneciente al de Park habían actuado conjuntamente en número superior a lo que era frecuente en otras acciones. Aunque se habían enfrentado a los desprestigiados Me 110, las tres escuadrillas acostumbradas a luchar en inferioridad numérica, quedaron sumamente alentadas al observar la huida del anemigo ante la oposición que presentaba un mayor número de cazas británicos.

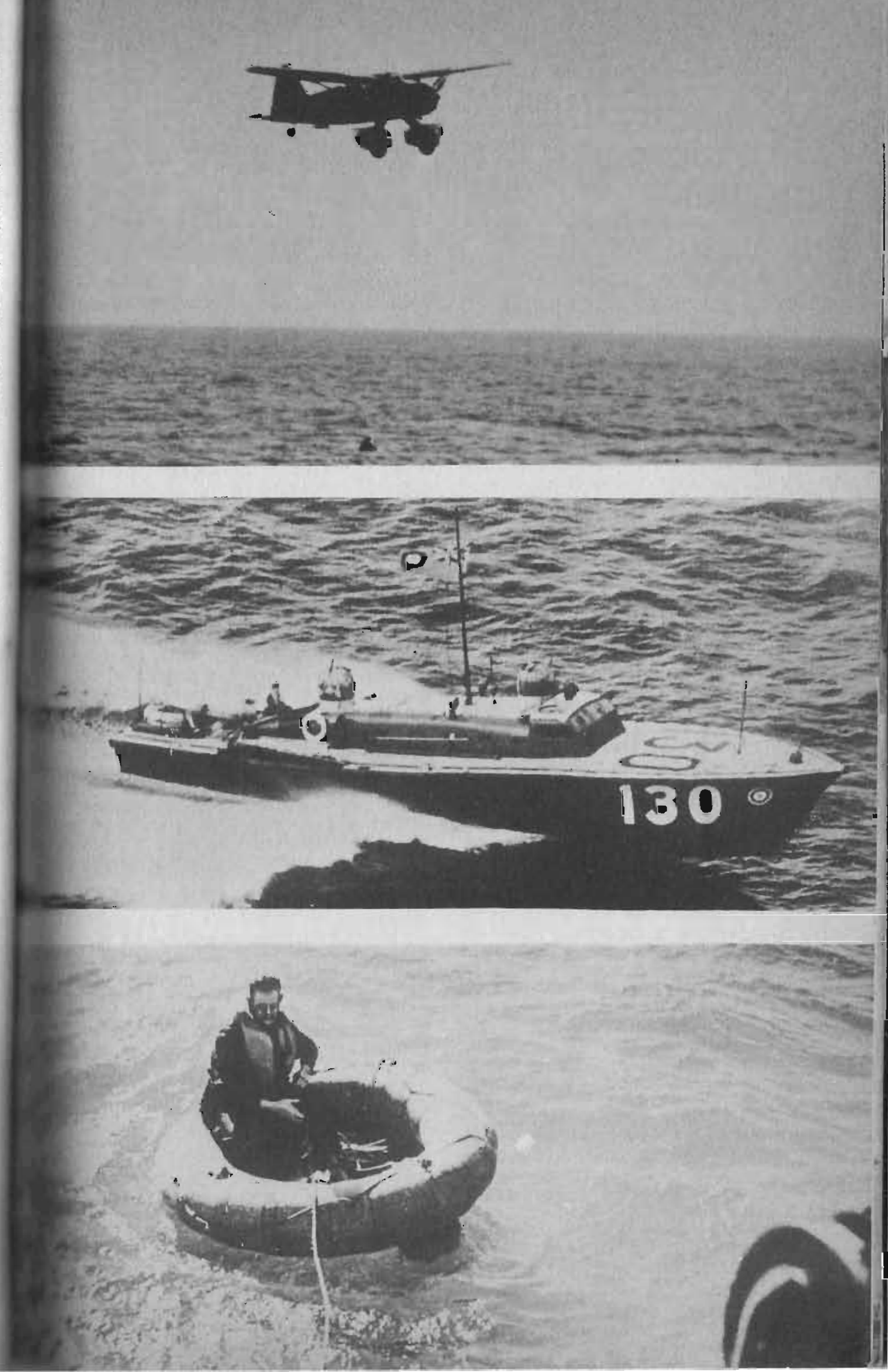
Después de esta acción, en opinión de los pilotos de caza, volvió la tranquilidad y la quietud a los cielos de Inglaterra. Las huellas desaparecían rápidamente en el aire, pero los pilotos continuaban volando sobre el mar en lugar de volver a sus bases mientras les duraba el combustible. Ese día el capitán Hope, de la Escuadrilla N.º 601 perdió altura para ver si descubría algún piloto amigo en las aguas del canal. Sabía que todos los días se salvaban vidas de pilotos precisamente por el cuidado que ponían los otros pilotos en localizarlos y volar en círculo en torno a ellos, indicando así su situación a las lanchas de salvamento que iban a recogerlos. Los pilotos caídos al mar eran visibles fácilmente desde el aire en tanto se mantuvieran a flote sus paracaídas, casi media hora. El capitán Hope divisó a uno de sus propios pilotos, dirigió a una lancha torpedera para que lo recogiera y así salvó su vida. El piloto fue llevado hasta el hospital naval de Portland donde recibió los primeros cuidados para el tratamiento de sus quemaduras, y posteriormente esa noche regresó a su escuadrilla en Tangmere.

Así, de no haber sido por el espíritu de lealtad de un camarada, se hubiera perdido un experto piloto de caza, el cual hubiera muerto ahogado sin ni siquiera intentarse su salvamento. Cuando comenzó la batalla, la RAF disponía solamente de catorce lanchas rápidas de salvamento a lo largo de toda la costa de Inglaterra.

Las vidas de los pilotos de cazas eran tan valiosas, y a pesar de los esfuerzos del salvamento naval y de los aficionados se perdían muchos pilotos en la mar.

Una mujer realizó un salvamento prodigioso. Al ver que un piloto había sido derribado lanzó al mar su pequeño bote y remó hasta él, lo recogió y volvió a tierra. Fue condecorada por el Rey.

Tal hazaña era sumamente alentadora y reflejaba el espíritu con que se luchaba en aquellos días, pero resultaba igualmente gráfica en cuanto a la necesidad de un programa de emergencia para el salvamento de pilotos derribados sobre el mar. Apresuradamente la RAF, la marina y el ejército unieron fuerzas para organizar un servicio combinado de socorro en el canal, que utilizaba lanchas, embarcaciones ligeras y doce aviones Lysander del ejército que servían para la búsqueda de pilotos así como para el lanzamiento desde ellos de pequeños botes.



Fases del salvamento de un piloto caído al mar:
Arriba: **Un «Lysander» en misión de patrulla descubre al piloto.**
Centro: **Una lancha de salvamento se dirige hacia el piloto.**
Abajo: **De nuevo entre amigos.**

Como contraste de todo esto, Alemania tenía un bien planeado servicio para la recuperación de pilotos caídos al canal y su reincorporación al servicio activo. La Luftwaffe estaba equipada con aviones He 59 dotados de flotadores así como con lanchas rápidas. Conforme seguía adelante la batalla se preparó una pequeña flota de salvamento de lujo, cada lancha disponía de cuatro literas, mantas, ropa, alimentos y agua y estaban estacionadas, a intervalos en el centro del canal.

Mientras que los pilotos de los Me 109 llevaban lanchas inflables, los de los Hurricanes y Spitfires sólo tenían sus chalecos salvavidas. En una cosa, sin embargo, superaba la RAF a la Luftwaffe, en su servicio de palomas mensajeras establecido antes de la guerra.

A pesar de que el mal tiempo continuaba, la Luftwaffe reanudó sus operaciones la tarde del 13 de agosto. Los grandes bancos de nubes bajas que se deslizaban por el Sur de Inglaterra ciertamente no eran lo más adecuado para la lucha de cazas que la Luftwaffe esperaba permitiría destruir a los de la RAF.

Sin embargo, después del almuerzo, la Luftwaffe intensificó sus esfuerzos, con un despliegue de cazas, bombarderos y bombarderos en picado en acciones que se extendían desde el Estuario del Támesis en el Este, hasta Southampton en el Oeste.

Se enviaron noventa bombarderos fuertemente escoltados. El fin que se perseguía era que los cazas tuvieran que cubrir una amplia zona reduciendo así su fuerza, destruir una serie de aeródromos y de paso dar un susto en los muelles de Southampton. Era naturalmente el tipo de plan ambicioso que sólo podía haberse proyectado en el ambiente eufórico de Karinhall.

En general, el plan tuvo un éxito muy limitado. Es cierto que una fuerza de Ju 88 llegó hasta Southampton e inició varios incendios en los muelles pero no se produjo ningún daño a aeródromos de importancia y la Luftwaffe tuvo una actuación mediocre siempre que los claros, en las nubes permitieron trabar combate con las escuadrillas de intercepción.

Una de las formaciones en la que servían los pilotos americanos Anddy Mamedoff, Red Tobin y Shorty Keogh, tres voluntarios a las órdenes de Bill Fiske tuvieron una lucida actuación e informaron así: «Trece Spitfires despegaron de Warmwell y tuvieron un té memorable sobre la bahía de Lyme, que al mismo tiempo fue desafortunado para los aviones Ju 87, de los cuales por lo menos 14 fueron destruidos o averiados. En la misma acción también resultaron alcanzados cinco Me.

«La fuerza enemiga tenía unos 40 bombarderos en picado que volaban en formación Vic, contando con una escolta de igual número de Me 109 y Me 110 que volaban por encima de los bombarderos. Iban rumbo al Norte desde el canal cuando se encontraron con los aviones de la Escuadrilla N.º 609. Nuestros trece pilotos dispararon...»

Durante la tarde la RAF se vio obligada a mantener gran actividad en su flanco oriental que era precisamente el más vulnerable. Aquí de nuevo la Luftwaffe eligió un objetivo de importancia secundaria al atacar Detling, que como Eastchurch por la mañana era una base del mando Costero. Aunque el comandante de la base resultó muerto en el ataque, y la sala de operaciones, comedores y cocinas quedaron destruidos, se despejó el revoltijo de la base y sus servicios esenciales funcionaron al día siguiente.

A última hora de la tarde perdió fuerza el ataque de las águilas. Ese día debería haber sido el principio del fin del Mando de Cazas. Cuando se puso el sol la Luftwaffe había realizado mil cuatrocientas ochenta y cinco salidas, de las cuales una tercera parte aproximadamente correspondían a bombarderos, mientras que la RAF había efectuado setecientas. En los datos recogidos después de la guerra se supo que la Luftwaffe había perdido 45 aviones mientras que la RAF trece aviones. En aquellos momentos, sin embargo, la Luftwaffe creía que había conseguido buenos resultados. Los pilotos alemanes afirmaron haber destruido ochenta y ocho cazas ingleses aunque el tiempo era desfavorable.

La Royal Aire Force —a pesar de su moderado éxito del día 13 de agosto—, no se hacía ilusiones acerca de lo peligroso de la situación. El mayor volumen de acciones por parte de la Luftwaffe ese día, así como la zona más amplia que cubrían obligaron a un mayor número de Hurricanes y Spitfires a luchar en un frente mayor contra también mayor número de aviones enemigos.

Comparativamente el 14 de agosto fue más tranquilo, y sin embargo, como continuación de las acciones del día 13 de agosto puede decirse que los defensores lo encontraron bastante agotador. Aunque la Luftwaffe fracasaba al elegir sus objetivos y al volar con mal tiempo, sin embargo, contaba a su favor con el elemento de sorpresa. El radar, suplementado por los informes visuales del



¡Acción!

Cuerpo de Observadores tenía para Dowding y sus comandantes gran valor, aunque la precisión de dichos informes era relativa. Pero la gran diversidad de los ataques de la Luftwaffe y la forma tan curiosa de elección de los objetivos creaban confusión en cuanto al despliegue de las escuadrillas de defensa, a lo largo de una zona costera de cuatrocientos kilómetros de longitud. Todavía quedaba por ver si el Mando de Cazas podía soportar el gran golpe que había esperado y temido desde la caída de Francia. El 15 de agosto comenzó la auténtica prueba, cuando por primera, y como se supo más tarde, única vez, la Luftwaffe lanzó sus tres Flotas Aéreas contra Gran Bretaña.

Este fue el día del gran lanzamiento, el auténtico día del ataque de las águilas, primero de los cuatro días en que la RAF debía de haber quedado eliminada del Sur de Inglaterra. Ataque tras ataque a todo lo ancho de Inglaterra, la destrucción de las estaciones de radar, la inhabilitación de los aeródromos, el forzar a los restantes cazas a presentar batalla y destruirlos en la consiguiente acción, he aquí los objetivos previstos.

El 15 de agosto era el día que los estrategas alemanes habían esperado impacientemente en sus mesas de despacho, conforme contemplaban los mapas de la prensa, los diagramas y las caricaturas que mostraban una Inglaterra rodeada, con el águila alemana aferrada a su garganta. La radio alemana —transmitiendo en inglés para que el enemigo no tuviera duda de su inminente destino— informó simplemente. «Inglaterra se encuentra como en una bandeja esperando el ataque de la fuerza aérea alemana. No tiene escape. John Bull será destruido por el fuego. A Inglaterra sólo le caben las alternativas de rendirse o ser aniquilada.»

Conforme amanecía en las Islas Británicas la actividad del enemigo se había limitado a vuelos rutinarios de reconocimiento. Incluso los ataques de la mañana sobre los aeródromos de primera línea, de Lympne y Hawkinge, a pesar de sus severidad podían considerarse como normales en tales circunstancias. A pesar de que algunos ataques fueron muy débiles o no se materializaron, no por eso fueron de poco valor para el enemigo. Desde el amanecer hasta las últimas horas de la tarde la Luftwaffe mantuvo alerta a todas las es-

cuadrillas del Grupo 11. La tensión y el desgaste hacía mella en hombres y máquinas y los repetidos aterrizajes y despegues aumentaban la posibilidad de que las escuadrillas fueran sorprendidas cuando se encontraban a medio repostar o rearmándose en tierra. Aquí el problema básico consistía en que la responsabilidad de la defensa del sureste de Inglaterra, la zona de invasión y Londres, descansaba principalmente en una cadena de bases construidas formando un sistema de defensa proyectado para defenderse de los ataques de aviones que despegaran más allá del Meuse. Pero no sólo se encontraban los aeródromos de primera línea expuestos a un inesperado ataque sino que los pilotos que operaban desde ellos frecuentemente se veían obligados a penetrar en el interior de la isla a fin de ganar altura y poderse lanzar desde allí al ataque.

Por tanto, hasta mediodía se habían producido una serie de fuertes ataques contra el sureste de Inglaterra y muchos «amagos» sobre el Canal de la Mancha mantuvieron ocupado y a la expectativa a todo el Grupo N.º 11, mientras que en el Norte de Inglaterra, que hasta entonces había sido una zona tranquila se produjo una nueva situación.

Durante algún tiempo los pilotos alemanes de la Quinta Flota Aérea, de Stumpff, con base en los países ocupados de Dinamarca y Noruega, habían envidiado el papel más glorioso y activo de sus camaradas de las Flotas Aéreas 2 y 3. Ahora, sin embargo, iban a participar en la derrota de la RAF y conforme se preparaban para el despegue, pensaban que les esperaba poco menos que una fiesta. Las órdenes de Stumpff eran destruir los aeródromos en el noreste de Inglaterra y en Yorkshire en la creencia de que las defensas de cazas del Norte y centro de Inglaterra habían sido debilitadas para reforzar el frente de invasión.

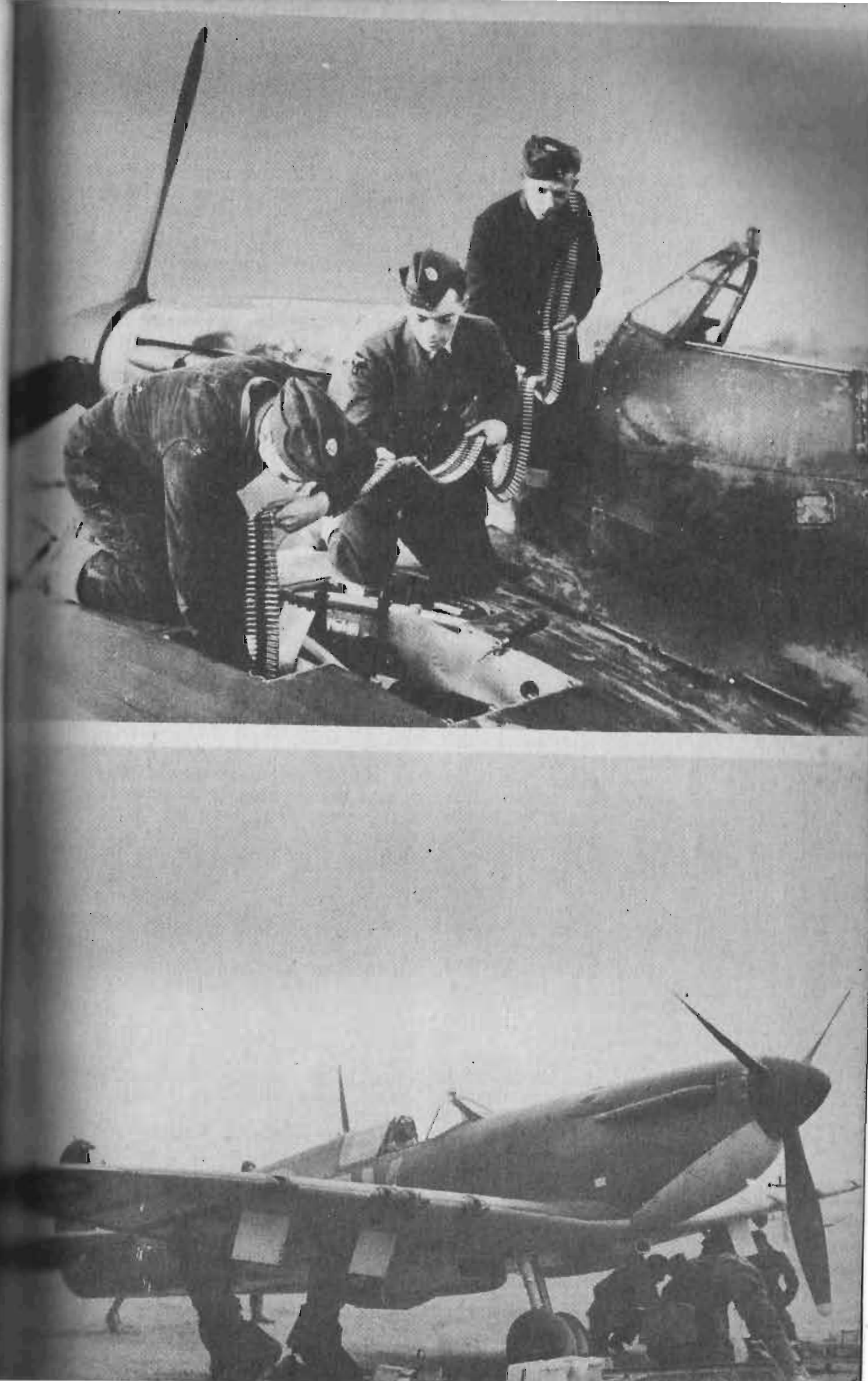
Pero el servicio de inteligencia alemán estaba mal informado. El cambio de escuadrillas que se había producido entre los sectores más tranquilos y los de primera línea había sido para sustituir a los pilotos cansados por otros más frescos. Durante la primera guerra mundial y cuando Dowding era sencillamente un joven oficial había visto cómo los pilotos agotados caían muertos sobre las trincheras. Por consiguiente, no estaba dispuesto a que se repitiera este error de la guerra de 1914-1918 a no ser que se viera obligado a ello. Las entusiastas tripulaciones de la Quinta Flota Aérea se iban a encontrar con una desagradable sorpresa.

Poco después del mediodía el Mando de Cazas tuvo conocimiento de que los aviones enemigos volaban sobre el mar, a unas cien millas desde el Firth de Forth, en la costa oriental de Escocia. Este excelente aviso mucho mejor que el que podrían normalmente esperar las escuadrillas que operaban en el Sur de Inglaterra, permitiendo al Grupo N.º 13 del vicemariscal del aire R. E. Saul, preparar a sus cazas con suficiente tiempo para enfrentarse al enemigo cuando todavía volaba sobre el mar.

El hecho de que el radar de la costa oriental, que no era más exacto en la estimación del número de aviones que la cadena de radar, más activa y con mayor práctica, que actuaba en la costa meridional, fue causa de que se pensara que la fuerza enemiga formada por 65 bombarderos He 111 y 34 cazas Me 110 de largo radio de acción, era prácticamente insignificante. Saul lanzó contra ellos todos los aviones que tenía en servicio: tres escuadrillas de Spitfires y una de Hurricanes, e incluso una de Blenheims.

A unas treinta millas de distancia, más allá de las islas Farne, los pilotos de los Spitfires descubrieron al enemigo: la vista para los pilotos ingleses era sobrecogedora y quimérica al mismo tiempo. El sistema de radar había previsto una fuerza de unos treinta y tantos aviones pero allí, bajo sus alas, se encontraban —los pilotos hicieron un rápido cálculo— unos cien bombarderos sin escolta. En cifras redondas su cálculo era correcto, pero los pilotos de la RAF se habían equivocado al identificar a los Me 110, aviones de caza de gran radio de acción que actuaban como escolta, y que llevaban grandes depósitos extra de combustible para realizar el gran vuelo desde Escandinavia. Por unos momentos el jefe de los Spitfires, el capitán Edward Graham, se quedó atónito y sin saber qué hacer. Era como si a un niño le ofrecieran un trozo tremendo de tarta y no supiera donde comenzar. Quedó indeciso a la vista de tantos bombarderos enemigos. En unos segundos, sin embargo, pasó de la indecisión y la sorpresa a la acción. Graham y su escuadrilla se lanzaron contra el enemigo con la misma glotonería de los hombres que llevan largo tiempo hambrientos en espera de una ocasión similar.

Contando con el factor favorable de la altura, ventaja que no tenían sus camaradas en el Sur de Inglaterra donde la travesía sobre el mar era muy corta, los



Dotando con municiones Browning .303 Arriba: **Un Hurricane.** Abajo: **Un Spitfire**

pilotos de los Spitfires habían alcanzado mayor altura que los aviones enemigos en el curso de su vuelo de intercepción. Ahora, situados a mil metros de altura sobre las tripulaciones alemanas y con el sol a su espalda, los pilotos de caza británicos se lanzaron en picado contra la masa de Heinkels y Messerschmitts.

En la lucha que se entabló la escolta de cazas formada por los Me 110 corrió peor suerte que los bombarderos. Desprovistos de los artilleros, que se habían quedado en las bases en vista de la larga distancia a cubrir en el vuelo, algunos de los pilotos de los cazas con cohetes que tanto descrédito consiguieron para Goering, lanzaron sus depósitos de combustible y comenzaron a volar en círculo en maniobra defensiva. Otros se lanzaron en picado hacia el mar y emprendieron una retirada hacia sus bases.

Los Heinkels, con mayor radio de acción y haciendo alarde de una mayor determinación, se dividieron en dos grupos y cruzaron la costa. Acosados por las escuadrillas de apoyo de Saul no pudieron alcanzar los aeródromos fijados como objetivos y tuvieron que regresar a su base de Stavanger, en Noruega, con la pérdida de ocho bombarderos. A esta cifra hubo que añadir la de siete cazas sin que la RAF sufriera ninguna baja. La iniciación de los ataques diurnos había resultado costosa para los hombres de la 5 Flota Aérea de Stumpff que habían iniciado la misión con tanto confianza.

Pero a unas cien millas al Sur, una fuerza de la 5 Flota Aérea formada por cincuenta Ju 88 más rápidos y ágiles, actuaba con mayor fortuna. Volando a través del mar del Norte desde la base de Aalborg, en el Norte de Dinamarca, los bombarderos Junkers fueron descubiertos por el radar de la costa oriental, encargándose de su intercepción el Grupo 12 del vicemariscal del aire Trafford Leigh-Mallory. Las escuadrillas de Leigh-Mallory operaban al Sur de las de Saul, y aunque tenían mayor intervención en la lucha que las escuadrillas, del Norte, los pilotos buscaban ansiosamente las oportunidades de combate que habían de presentárseles pronto, conforme la batalla que se reñía en el sureste de Inglaterra avanzara hacia Londres.

Ahora, como un aperitivo para los doce pilotos de los Spitfires de la Escuadrilla N.º 616 y los seis de los Hurricanes de la Escuadrilla N.º 73 se presentaban los Ju 88 sin escolta conforme se aproximaban a Flamborough y Heatd. Entre unos y otros consiguieron la destrucción de ocho bombarderos. Fuertemente atacados, la fuerza de Junkers se dividió, pero una formación de unos treinta bombarderos con gran determinación se dirigió hacia el aeródromo de Great Driffield en el condado de Yorkshire, donde causaron grandes daños y destruyeron diez bombarderos Whitley que se encontraban en tierra. Fue esta una pérdida considerable para la RAF, aunque afortunadamente para los defensores la 5 Flota Aérea había elegido una base de *bombarderos*. El daño equivalente en un campo de cazas hubiera sido de mayor valor para la Luftwaffe en esta fase de la lucha. Tal intento de interrumpir los pequeños bombarderos de la RAF durante este período, era poco menos que inútil mientras que el Mando de Cazas, la llave de la puerta principal de Inglaterra continuara existiendo. Por esta valiente acción, la Luftwaffe pagó el precio de ocho bombarderos Ju 88. Después de perder veintitrés aviones de un total de ciento veintitrés bombarderos en servicio, así como treinta y cuatro cazas, la 5 Flota Aérea decidió dar por concluida la actividad del 15 de agosto, y durante el resto de la batalla no volvieron a presentarse en números considerables antes de que cayera la noche.

En el Sur, donde los ataques diurnos a gran escala que realizaban las Flotas Aéreas 2 y 3, no tenían el aire de novedad del único ataque masivo y diurno a través del mar del Norte de la Flota Aérea 5, los acontecimientos del 15 de agosto fueron más agobiantes para los defensores. Aquí, se jugó la baza que durante tiempo habían temido y esperado los defensores, y las dos Flotas Aéreas lanzaron furiosos ataques contra los aeródromos de primera línea de Dowding.

A media mañana cuarenta bombarderos en picado Ju 87, escoltados por sesenta cazas, atacaron los aeródromos de primera línea en Lympne y Hawkinge. Lympne fue asolado y quedó fuera de servicio durante dos días. Los daños no fueron tan grandes en Hawkinge, pero de mayor importancia fue el que dos conexiones de radar quedaran inutilizadas a causa del fallo en el suministro de energía.

Una hora después doce Me 109 se lanzaron en picado contra el aeródromo de Manston, situado en la parte superior de los acantilados, acribillándolo con el fuego de sus cañones y ametralladoras y destruyendo dos Spitfires que se encontraban en tierra. A las tres de la tarde le tocó el turno a la base de Matlesham Heath situada más en el interior, y tuvo que soportar el furioso ataque en picado de una fuerza de Stukas acompañados de potente escolta de cazas. Al mismo tiempo una flota compuesta por cien cazas y bombarderos se acercaba a la costa de Kent, la cual se vio seguida por otra flota de unos ciento cincuenta aviones aproximadamente media hora más tarde.

Había llegado el momento. Cualquier proyecto de mantener en la reserva los cazas del Grupo N.º 11 tenía que ser abandonado. El Mando de Cazas no podía mantenerse apartado de la lucha en Stanmore y observar cómo sus bases de vanguardia quedaban aniquiladas. Los pájaros tenían que lanzarse al vuelo y luchar por la seguridad de sus propios nidos, aceptando el reto de la superioridad numérica de los cazas enemigos. En total, siete escuadrillas de Spitfires y Hurricanes intentaron romper las grandes formaciones de la Luftwaffe, pero en inferioridad numérica fueron maltratados por los Me 109 que ese día parecían salir de todos los puntos del cielo.

Al Oeste y a la caída de la tarde, la situación era muy diferente. Unos doscientos cincuenta aviones de la Tercera Flota Aérea acosaban los aeródromos de Hampshire y Wiltshire. La RAF lanzó contra ellos unos ciento treinta cazas de once escuadrillas que causaron grandes estragos en la Flota Aérea de Sperrle, la cual tuvo que regresar a su base con la pérdida de veinticinco bombarderos y cazas, sin que por otro lado dicha Flota hubiera producido daños de consideración.

A primeras horas de la noche la batalla había pasado de nuevo al frente de invasión situado al sureste de Inglaterra, y las estaciones de radar descubrieron más de setenta aviones que volaban procedentes de Calais. Tenían instrucciones de atacar las bases del vital sector de Kenley y Biggin Hill, pero afortunadamente para Park el campo de West Malling, de menor importancia, fue el que tuvo que soportar el peso del ataque como resultado de que sus pilotos lograran desviar a los aviones enemigos de los objetivos que tenían señalados.

Después de veinticuatro horas, la Luftwaffe había concluido su ataque diurno más amplio de la batalla en cuanto a la superficie geográfica cubierta y mayor en cuanto al número de aviones empleados. En total se realizaron 1.780 misiones, de las cuales más de quinientas correspondieron a bombarderos. Excepto las asombradas unida-

Un Dornier 17 lanza su mortífera carga de bombas.





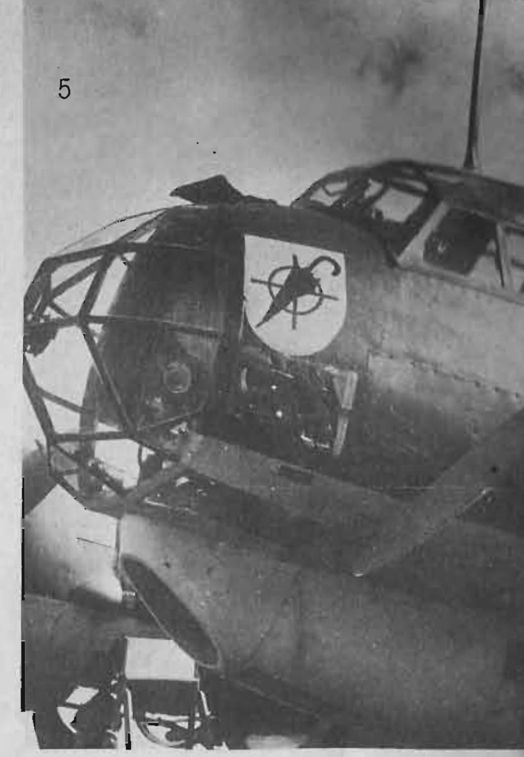
Antes de la acción los pilotos corren hacia sus aviones.

Después del combate informan de las incidencias del mismo.

Abajo: Un Spitfire, tras su cerca protectora, sobrevive al ametrallado a poca altura.



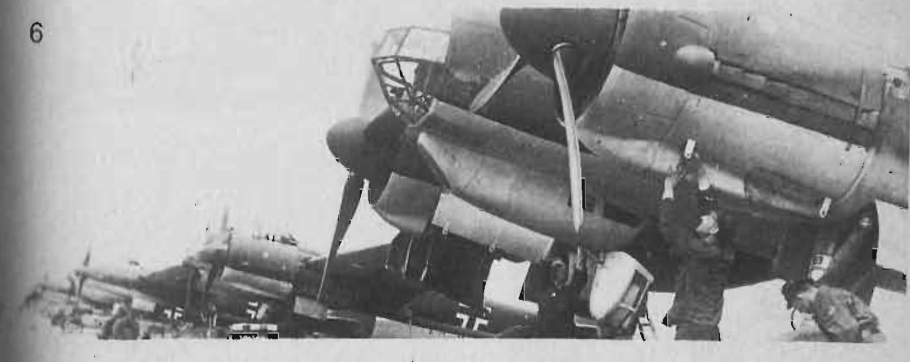


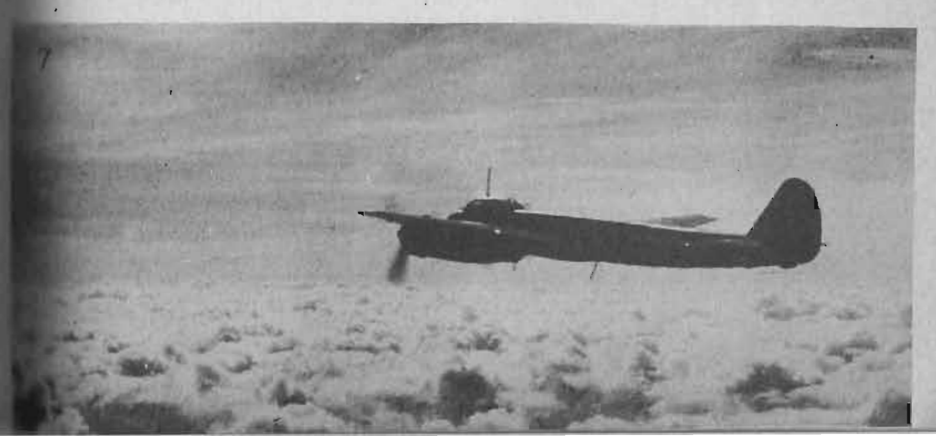


OBJETIVO INGLATERRA.
1. Recibiendo instrucciones.
2. Listos para la marcha.
3. El rezagado.
4, 5 y 6. Las últimas comprobaciones.
7. Hacia el objetivo.
8. Territorio enemigo a la vista.
9. El objetivo está abajo.
10. Lanzando las bombas.















des de la Quinta Flota Aérea que habían esperado un ataque sin oposición, las tripulaciones alemanas de los bombarderos y cazas tenían el convencimiento de haber triunfado en sus misiones y afirmaban haber destruido ochenta y dos Spitfires y Hurricanes, aunque la cifra auténtica fue treinta y cuatro. Pero la Luftwaffe había perdido setenta y cinco aviones en este solo día. Esta cifra no era ni la mitad de la contabilizada por la RAF con un total de ciento ochenta y dos, pero sin embargo, era lo suficientemente importante para evitar la repetición de un ataque aéreo diurno contra Gran Bretaña en la escala del realizado el 15 de agosto —en esta batalla, o de hecho en cualquier tiempo.

Al caer la noche del 15 de agosto no se produjo ningún alivio en la situación. La Luftwaffe no esperaba obtener resultados precisos en su bombardeo nocturno, aunque en esa fase se tenían órdenes estrictas de Hitler de no recurrir al bombardeo de terror de zonas no militares. Setenta bombarderos se pasearon por toda Inglaterra con el fin primordial de mantener a las sirenas en pleno funcionamiento y fatigar a la nación que, se esperaba, comenzaba a vivir con los nervios de punta.

A la mañana siguiente, después del esfuerzo sin precedentes de la Luftwaffe y de la dura defensa realizada por la RAF el 15 de agosto, las operaciones de las Flotas Aéreas 2 y 3 se redujeron notablemente, y la Quinta Flota Aérea prácticamente no participó en la lucha. Sin embargo, la Luftwaffe realizó 1.700 misiones de vuelo; una cantidad lo suficientemente elevada para justificar la fanfarronada de Goering de que podría borrar a la RAF de los cielos del sureste de Inglaterra en cuestión de días. De hecho, los líderes de la Luftwaffe, aunque sorprendidos por la prolongada resistencia de la RAF, tenían el convencimiento de la inminente derrota de Dowding. Según sus cálculos la RAF había perdido 574 cazas en el aire desde principios de julio y las otras pérdidas hacían que el total alcanzara la cifra de 770 aviones. Considerando sus propias cifras relativas a la producción inglesa, la Luftwaffe estimaba que los aviones en servicio de la RAF eran trescientos, de un total de 430 cazas.

De hecho, los nuevos cazas que salían de las fábricas a un promedio de cien a la semana hacían que el total fuera de unos setecientos cincuenta Spitfires y Hurricanes desde principios de julio. Doscientos treinta y cinco de estos aviones esperaban instrucciones inmediatas para incorporarse a casi seiscientos aviones que estaban en servicio en cuarenta y siete escuadrillas de Spitfires y Hurricanes del Mando de Cazas.

Como la Luftwaffe, el 16 de agosto, disponía de unos setecientos cazas Me 109 en la Segunda y Tercera Flotas Aéreas, Dowding estaba equipado para enfrentarse caza a caza, caso de que se inclinara a lanzar al frente de invasión toda su fuerza. Pero al igual que Park, que había estado reservando un gran número de aviones de su Grupo 11 para cualquier contingencia, Dowding con cuatro Grupos a sus órdenes en el Mando de Cazas, había reservado aviones sobre una base más amplia. E incluso en ese momento no pensaba echar mano de las reservas. En tanto que todo hiciera pensar en una posible invasión Dowding consideró que su primer deber era organizar la protección de todas las zonas de Inglaterra contra la amenaza de los bombarderos y al mismo tiempo mantener a las escuadrillas de caza fuera de la zona localizada de lucha en reserva para lo que podría ser la situación de mayor gravedad —el desembarco y la marcha hacia Londres.

Por consiguiente, en el mejor de los casos no había más de trescientos Spitfires y Hurricanes en la parte meridional de Inglaterra para dar la batalla. La Luftwaffe creyendo que Dowding agotaba los últimos recursos de sus escuadrillas de cazas, reanudó sus ataques diurnos el 16 de agosto.

Los famosos pocos

El 16 de agosto los aeródromos fueron de nuevo el principal objetivo de la Luftwaffe. Al mediodía unos setenta bombarderos fuertemente protegidos siguieron rumbo a West Malling para bombardearlo, a pesar de los persistentes ataques de los cazas. Los bombarderos hubieran sido mejor utilizados contra una base del sector permanente. Pero como la RAF ahora sabía, afortunadamente la Luftwaffe no tenía el espíritu de selección de objetivos que es posible conseguir mediante el empleo adecuado de la preparación y el uso de los servicios de inteligencia. Más hacia el Oeste, se realizaron ataques contra aeródromos de los mandos de costa y naval, ninguno de los cuales podía clasificarse como objetivo de prioridad en esta fase de lucha. Sin embargo, en Tangmere la base más occidental del Grupo 11, la cuestión era distinta. Allí los pilotos de Park experimentaron la situación de pesadilla de volver al aeródromo para repostar y encontrarse con que era bombardeado en picado.

Entre los pilotos que intentaron aterrizar mientras los Stukas sobrevolaban el aeródromo se encontraba el oficial piloto Billy Fiske, el americano que no necesitaba encontrarse allí. Conforme Fiske intentaba aterrizar, con su Spitfire envuelto en humo, las ruedas volvieron a plegarse y quedaron atascadas. Tangmere estaba siendo aniquilado. Cada hangar, cada taller, todos los almacenes, incluso el barracón del «Salvation Army» habían sido destruidos. Fiske y los otros pilotos, compañeros suyos, se encontraron con una escena de destrucción aterradora. Con el morro apuntando a tierra, y esquivando las bombas que continuaban cayendo, Fiske intentaba realizar un aterrizaje de emergencia sobre la panza del avión, en la pista de aterrizaje que las bombas habían convertido en un colador. Durante unos momentos pareció que el voluntario americano se encontraba sano y salvo en tierra, aunque todavía tenía que sobrevivir los efectos del ataque que seguía su curso. De pronto, de forma pavorosa, el Spitfire quedó envuelto en llamas. Fiske murió poco después a causa de las heridas recibidas. En la Catedral de San Pablo, en el corazón de la City londinense existe una lápida en recuerdo de Billy Fiske que dice: «Un ciudadano americano que murió para que Inglaterra pudiera vivir».



La muerte y las heridas producidas por las quemaduras eran una amenaza continua en las cabinas de los cazas de la RAF en 1940, especialmente en las escuadrillas de Hurricanes. Un piloto que no lograba saltar de la cabina duraba poco más de un minuto en un Hurricane envuelto en llamas. En este día de agosto de 1940, el capitán Nicholson, antiguo piloto de la escuadrilla N.º 72 de Spitfires, que a la sazón prestaba servicio con la Escuadrilla N.º 249 de Hurricanes, patrullaba en las proximidades de Southampton. El cielo estaba sin nubes, y el piloto se preguntaba si habría nacido ya el bebé que esperaba su esposa, en Yorkshire. Aguardaba la posibilidad de entrar en combate, y de pronto allí estaban: tres bombarderos Ju 88, a lo lejos y de frente.

En compañía de otros dos Hurricanes, el capitán Nicholson se acercaba rápidamente a los bombarderos cuando para fastidio suyo se encontró con que una escuadrilla de Spitfires se había anticipado al acercarse a la presa. Los Junkers quedaron eliminados en cuestión de momentos. Decepcionado, Nicholson comenzó su prolongada ascensión para unirse a su escuadrilla en misión de patrulla. Pero no pudo alcanzar la seguridad de la altura de sus compañeros. Sin que él lo viera, un Me 110 se había colocado detrás de él y descargaba el impacto de sus cañones contra el Hurricane. En cuestión de segundos, el caza de Nicholson estaba en llamas, el piloto no veía a causa de la herida en un ojo, y tenía otra herida en una pierna.

En estas circunstancias, el piloto debía haber intentado escapar. Pero todavía no había derribado ningún avión alemán y se propuso que el atacante fuera su primera víctima. Hizo girar bruscamente el avión a la derecha, Nicholson vio al 110 pasar delante de él y colocarse en el punto de mira. Descendiendo en picado a 640 k.p.h. el Hurricane era un infierno en llamas, pero Nicholson mantuvo su persecución del avión hasta que lo vio precipitarse en el mar. Tan sólo entonces decidió que había llegado el momento de intentar salvarse. Pero su pulgar sobre el disparador y la mano en el acelerador habían quedado inutilizados por las llamas. Desesperadamente intentó librarse de las correas del asiento que le mantenían en la cabina. Aún después de conseguir librarse y saltar hacia tierra, Nicholson tuvo que enfrentarse con otra prueba de fortaleza: abrir el paracaídas teniendo en cuenta que sufría graves quemaduras en ambas manos. Normalmente al conseguir esto hubiera acabado la aventura del piloto de caza, pero dos nuevas sorpresas le aguardaban flotando sobre la campiña de Hampshire, al final de un paracaídas fue examinado de cerca por un piloto de caza enemigo, que haciendo alarde de buenos modales se alejó del lugar dejándole a merced de una unidad militar de la Guardia Metropolitana en tierra. Pero tan pronto como Nicholson tocó tierra, los fusileros de este ejército de voluntarios apresuradamente reclutados para luchar en caso de que se produjera la temida invasión, dispararon contra el piloto inglés. Afortunadamente su puntería era mala, y el capitán Nicholson sobrevivió la aventura para recibir la Cruz Victoria, la única otorgada a un piloto en la Batalla de Inglaterra.

El machaqueo de los aeródromos por parte de la Luftwaffe era estratégicamente correcto si en efecto intentaba justificar la predicción de Goering de conseguir la supremacía aérea en cuatro días. Pero a todo lo largo y lo ancho de Inglaterra había diferentes tipos de aeródromos y antes de que se extinguieran las luces del día 16, la Luftwaffe realizó otra operación plena de éxito, aunque dadas las circunstancias era un esfuerzo perdido. En esta ocasión eligió un campo de adiestramiento para bombarderos que también se utilizaba como unidad de conservación en la localidad de Brize Norton. Fueron destruidos en tierra cuarenta y seis aviones Oxford, pero estos aviones no podían jugar ningún papel en la lucha por la supremacía aérea en la víspera de una posible invasión.

Sin embargo, se proyectaban nuevos y más inteligentes ataques contra la defensa de cazas en el sureste de Inglaterra. El 17 de agosto fue un día tranquilo, pero el domingo día 18 de agosto de 1940 y a partir del mediodía dio la impresión de que los repetidos ataques someterían a la RAF a una dura prueba.

De hecho los ataques no resultaron tan duros como los del día 15. Pero si bien los números empleados por la Luftwaffe eran más pequeños esto se había compensado por una mayor determinación de llegar hasta los aeródromos a lo largo del camino hasta Londres, y bombardearlos.

Para entonces los comandantes de la Luftwaffe sentían mayor respeto hacia la RAF así como a los medios de intercepción por radar y experimentaban nuevos métodos para eludirlos. El 18 de agosto, la importante base de Biggin Hill, bajo el mando de Park, fue elegida para una nueva estratagema, aun cuando el plan resultó incompleto en su ejecución.

La estratagema consistía en lanzar un par de ataques consecutivos con bombarderos escoltados y volando a gran altura, seguidos de un ataque rápido y violento realizado por una escuadrilla de bombarderos sin escolta, que debían volar a baja altura para evitar ser descubiertos por el sistema de radar. Los pilotos que realizaran este ataque de muerte o gloria y baja altura se beneficiarían de la ventaja de tener su objetivo señalado por el fuego y el humo de los dos ataques anteriores.

Sobre el papel el plan parecía a prueba de radar y de cazas, pero a la ejecución del mismo, la Lauftwaffe se encontró con una serie de situaciones difíciles e inesperadas, que a decir verdad fueron ajenas a la propia organización del Mando de Cazas.

Para los atacantes la operación comenzó mal desde el momento que los bombarderos Ju 88 que volarían a gran altura se vieron retrasados en el punto de reunión con los cazas sobre el territorio francés, y los nueve Do 17 que debían participar en el ataque a vuelo rasante se vieron obligados a descubrir la situación de Biggin Hill, sin la ayuda de los Junkers.

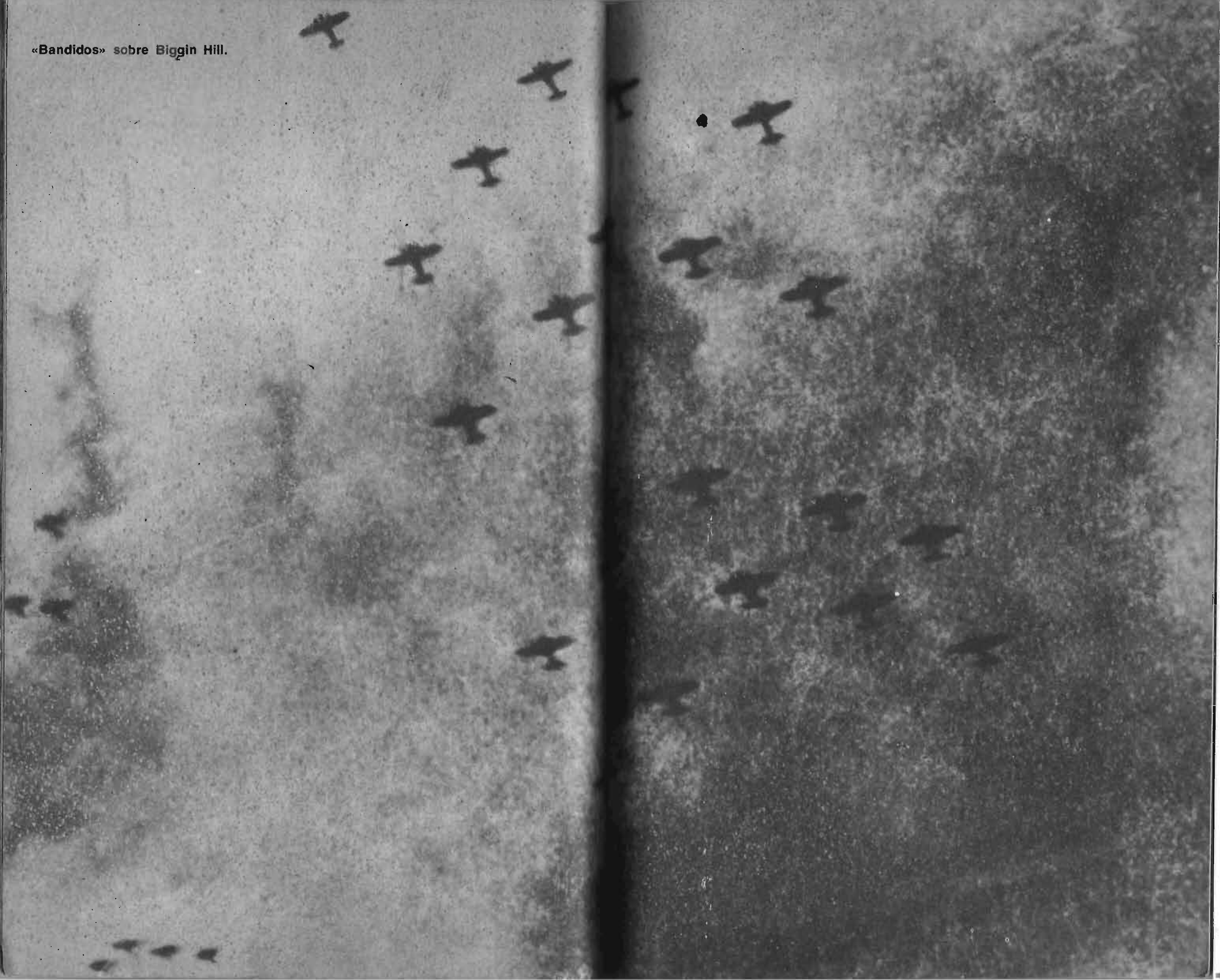
Ocurrió, por consiguiente, que mientras los dos grupos de bombarderos de alta cota marchaban pesadamente hacia Biggin Hill, los bombarderos rápidos y a baja altura se encontraban prácticamente sobre su objetivo, donde, para su fortuna, las defensas de tierra y aire estaban en situación de alerta, dispuestas para darles un cálido recibimiento. Aunque es cierto que Biggin Hill no tenía conocimiento de la existencia del ataque a baja altura, se encontraba preparado en espera de los bombarderos que venían a gran altura.

Pero los pilotos de los Dornier no tenían conocimiento de lo ocurrido, y para su sorpresa allí de frente y a sus pies se encontraba la inconfundible base de Biggin Hill, tranquila y sin perturbaciones como si se tratara de una base en un domingo de paz. Las tripulaciones de la Luftwaffe no tuvieron tiempo de pensar en que podía haber pasado porque de pronto, de forma aterradora, se encontraron en un infierno de resplandores y fuerte fuego antiaéreo procedente de tierra, así como el nuevo peligro que suponía el lanzamiento de cables me-


Cañones anti-aéreos del 4,7 pulgadas en acción.



«Angeles». La jerga de la RAF se convirtió en parte íntegra del idioma inglés.



«Bandidos» sobre Biggin Hill.

diante cohetes, los cuales quedaban colgando sobre el aeródromo, suspendidos de paracaídas. Y entonces, para mayor disgusto de los Dornier, estos se vieron atacados por dos de las tres escuadrillas de Biggin Hill, las cuales habían despegado en espera de las formaciones que volaban a mayor altura. Tan sólo dos de los Dornier regresaron salvos a Francia. A su tiempo llegaron también las dos formaciones que volaban a gran altura y que experimentaron igualmente un cálido recibimiento, perdiendo cuatro bombarderos.

Afortunadamente para Biggin Hill, en esta ocasión los daños causados fueron de poca importancia, aunque los agujeros en el aeródromo y las bombas que quedaron sin explotar causaron no pocos inconvenientes. Una vez concluído el ataque, un sargento del servicio femenino auxiliar del aire se dedicó a marcar con banderas rojas los pequeños cráteres donde se encontraban las bombas que no habían hecho explosión. Durante el ataque, la sargento de veintiocho años Joan Mortimer dio muestras de valor al hacer que las municiones llegaran hasta los cañones, y después había continuado arriesgando su vida para asegurar que Biggin Hill pudiera seguir en servicio. Posteriormente se dio a conocer que la sargento Joan había sido condecorada con la Medalla Militar, una condecoración digna de un hombre había sido ganada por una brava muchacha, ante la peligrosa presencia del enemigo.

Mientras se realizaba el ataque contra Biggin Hill, Kenley, situado seis millas al Oeste, era sometido a un bombardeo planeado similarmente al primero, y en esta ocasión y para mala fortuna de los defensores, las cosas no fueron tan mal para la Luftwaffe.

Los ataques a gran altura y vuelo rasante coincidieron diestramente y unos centenares de bombas cayeron sobre la base de Kenley, destruyendo seis Hurricanes y cierto número de aviones de menor importancia. Diez hangares quedaron en ruinas y los Dornier, aunque perdieron algunas unidades dejaron el aeródromo de Kenley, dolorido y en cenizas.

Simultáneamente otros atacantes de la Segunda Flota Aérea habían alcanzado West Malling y Croydon. Por la tarde la Tercera Flota Aérea mantuvo la presión, atacando los aeródromos de Hampshire y West Sussex. A última hora de la tarde la Segunda Flota Aérea había reanudado las operaciones, atacando Croydon otra vez. Cuando a la caída de la noche los atacantes se preparaban para mantener despierta a toda Inglaterra con una serie de incursiones molestas, así como para colocar algunos campos de minas con gran precisión en el Estuario del Támesis y el canal de Bristol, los defensores pensaban que el día había sido tan agotador como el 15 de agosto. La RAF, sin embargo, había pasado su factura a la Luftwaffe, destruyendo un total de setenta y un cazas y bombarderos alemanes con sólo la pérdida de veintisiete cazas ingleses, y la muerte de diez pilotos.

Había pocas ventajas para la RAF en estos cálidos días de agosto cuando se luchaba sin descanso, pero desde luego una era evidente: luchar a la defensiva sobre su propio territorio y sobre sus aguas territoriales.

Como las cifras del 18 de agosto indican, una notable proporción de los pilotos de caza de la RAF se lanzaban en paracaídas y pronto estaban en disposición de volver al combate, una ventaja que quien más la apreciaba era sin duda el propio comandante en jefe. A mediados de agosto las pérdidas de Dowding habían ido en aumento. Entre el 8 y el 18 de agosto había perdido ciento ochenta y tres cazas en el aire y unos treinta que fueron destruidos en tierra. En el mismo período, noventa y cuatro pilotos de caza resultaron muertos o desaparecidos y sesenta de ellos heridos, algunos con quemaduras de gravedad. Beaverbrook sustituía los aviones destruidos o averiados a un promedio superior a los cien semanales, pero no había una gran reserva de pilotos bien adiestrados. La preocupación de Dowding era que pudiera perder la guerra Inglaterra antes de poder disponer de una nueva generación de pilotos listos para el servicio. Cuando cayó la noche del 18 de agosto había llegado al punto de que los nuevos pilotos que ingresaban en las escuadrillas podían considerarse afortunados si contaban con diez horas de vuelo en solitario en Spitfires o Hurricanes.

Con este problema fijo en su mente, es fácil de comprender que Dowding intentara reclutar nuevos «pollitos», como llamaba Churchill de forma afectuosa a



«Los jóvenes pollos» de Churchill



El Comandante Peter Townsend, DFC con los pilotos de su escuadrilla.
El primer ministro con su hija.

los pilotos que estaban en torno a los veinte años, fuera del Mando de Cazas. ¿No podría alistar entonces los servicios de más de cincuenta pilotos de caza cedidos ya por la aviación naval, pilotos entrenados por los Mandos de Bombardero y Costero de la RAF? Es muy posible que el entrenamiento de tales pilotos, en tiempo de paz, no hubieran satisfecho las exigencias del Mando de Cazas, pero al fin y al cabo eran hombres que habían recibido una preparación militar y que igualmente habían alcanzado el título de pilotos. Desafortunadamente la petición del comandante del mando de cazas fue recibida friamente en el Ministerio del Aire. Cada mando era plenamente consciente de la responsabilidad con que tendría que enfrentarse en caso de que se hiciera a la mar una flota para invadir Inglaterra. Al igual que Dowding había economizado al máximo sus cazas para un caso de emergencia, el estado mayor del aire deseaba conservar al máximo las reservas de la fuerza aérea para utilizarlas en una posible invasión, que sólo podría evitarse con la derrota de la Luftwaffe por los hombres de Dowding. Después de un difícil tira y afloja, el estado mayor consintió a que le fueran cedidos cincuenta y tres pilotos, cincuenta y tres hombres que después de un curso de seis días luchaban y morían junto a los valientes pilotos que Winston Churchill inmortalizaría como los famosos «Pocos».

En una alocución en la Cámara de los Comunes sobre la situación general de la guerra el 20 de agosto de 1940, el Primer Ministro dijo: «Hay una deuda de gratitud de todos los hogares de nuestra isla, de nuestro imperio, y de todo el mundo excepto los territorios de los culpables, con los pilotos británicos que, impávidos a pesar de la inferioridad numérica, incansables a pesar de la amenaza constante y del peligro moral, están cambiando la situación de la guerra gracias a su valentía y a su devoción. *Nunca en el campo del conflicto humano tantos debieron tanto a tan pocos.* Sentimos profundo afecto por nuestros pilotos de cazas, cuyas brillantes acciones contemplamos todos los días con nuestros propios ojos...»

Con brillantez e intuición, Winston Churchill había forjado y pronunciado



El Comandante Adolf Galland, uno de los más grandes pilotos de caza de todos los tiempos.

Goering con jefes de la Luftwaffe durante la batalla.

en el momento adecuado la frase que se recordará y repetirá, en tanto Inglaterra continúe honrando la memoria de los cuatrocientos quince pilotos que murieron en su defensa durante la Batalla de Inglaterra en 1940.

Conforme se extinguían las luces del día del 18 de agosto, habían pasado a la historia los cuatro días que Hermann Goering había estimado como suficientes para conseguir la superioridad aérea sobre la Inglaterra meridional; y pasaban sin trascendencia las dos semanas que Hitler se había concedido antes de tomar una decisión en cuanto a la «Operación León Marino», como se designaba a la invasión de Inglaterra. De forma perceptible, la balanza de la Batalla de Inglaterra comenzaba a inclinarse contra la Luftwaffe, y entre las flotas aéreas alemanas empezaba a aceptarse este hecho con unos ligeros síntomas de decepción. No es extraño, por consiguiente que el as de la Luftwaffe, Adolf Galland dijera personalmente al comandante en jefe que prefería una formación de Spitfires a sus propios Me 109.

El Spitfire en servicio en agosto de

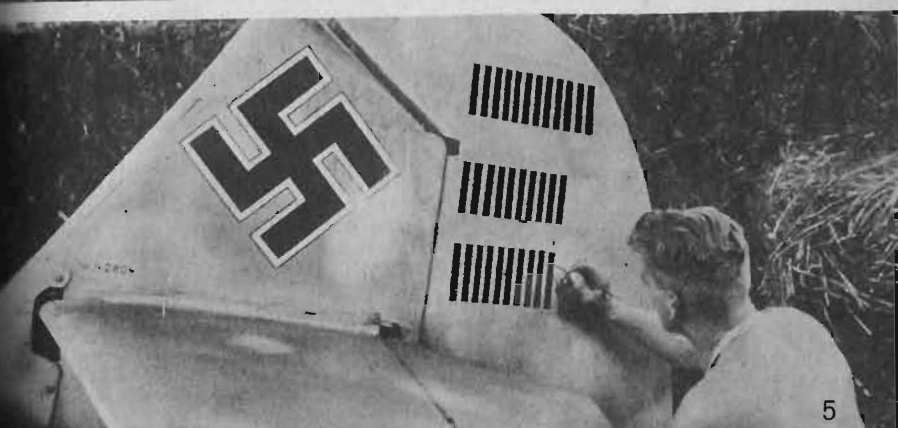




«El enemigo»:
1. La mascota de la suerte.
2. Momento de ansiedad.
3. Los «jóvenes pollos» de Goering.
4. Sano y salvo en casa.
5. La cuenta.
6. Servicio doméstico.









1940 no podía haber recibido mejor elogio. Su actuación era mucho mejor que el Spitfire de que se disponía al comienzo de la guerra, mejora que al igual que el nacimiento del propio Spitfire se debía en gran parte a la iniciativa personal y a la empresa privada.

Durante algún tiempo el capitán Geoffrey de Havilland, uno de los pioneros de la fabricación de aviones que había diseñado y volado en cazas durante la Primera Guerra Mundial, estuvo convencido de que el margen entre las hélices de paso variable existentes en los cazas, y la adopción de las hélices de revoluciones variables por los cuales se había inclinado podría tener efectos fatales para el país.

Incapaz de obtener la aprobación oficial para un programa de transformación, de Havilland arregló privadamente con una escuadrilla para que se transformara uno de los cazas. Las noticias de la mejora milagrosa en el «performance» se extendieron rápidamente entre las escuadrillas y las autoridades se vieron desbordadas por el número de peticiones para la transformación.

Corriendo riesgo de no recibir nunca el pago del trabajo realizado, de Havilland envió equipos de ingenieros de un aeródromo a otro para que transformaran los cazas de primera línea. Posteriormente recibió los contratos, y el pago, por el trabajo que ya había efectuado.

También había mejorado el rendimiento de los motores. Entre las deficiencias técnicas de los primeros Spitfire y Hurricane al comienzo de la batalla hay que indicar la del problema del carburador. Los pilotos de caza de la Luftwaffe se habían dado cuenta rápidamente de que podían alejarse de un caza enemigo que se encontrara a su cola con sólo lanzarse en picado. Su motivo era que el carburador del motor Merlin no funcionaba satisfactoriamente al cambiar bruscamente de la posición horizontal a la vertical, lo cual obligaba a los pilotos a realizar un giro completo antes de poderse lanzar en picado en persecución del enemigo. Rolls Royce rápidamente desarrolló un carburador sin flotador que hizo que los Spitfires resultaran aún más atractivos para Galland y sus camaradas.

Cuando Galland dijo a Goering que querría Spitfires, había menos cinismo o descaro de lo que pudiera creerse. Los Spitfires de fácil maniobra hubieran sido más adecuados que los Me 109 de clase superior, para cumplir las nuevas instrucciones que acababa de dar el comandante en jefe nazi.

Alarmado ante las pérdidas de bombarderos y la desmoralización de las tripulaciones de los bombarderos, Goering insistió en la necesidad de que los pilotos de los Me 109 se mantuvieran muy próximos a sus escoltados, una tarea difícil y limitativa de sus posibilidades especialmente cuando acompañaban a los caza bombarderos Stuka, objetivos vulnerables y de lento vuelo.

Por consiguiente, al mismo tiempo que las tripulaciones de los bombarderos comenzaban a desmoralizarse a causa de las pérdidas sufridas, se frenaba el espíritu ofensivo de los pilotos de caza al limitar sus deseos de persecución y destrucción de los cazas defensores de la RAF, que era la finalidad principal de las águilas. Además los pilotos de los Me 109 se sintieron especialmente molestos al verse obligados a «mimar» el Me 110, el caza de gran radio de acción.

Tenemos una idea exacta de la limitación del Me 109 en sus vuelos a Londres, en el libro de Galland *Los primeros y los últimos*. «El corto radio de acción del Me 109 se convirtió en una desventaja cuya importancia iba en aumento. Durante una sola misión mi formación perdió doce cazas, no a causa de la acción del enemigo, sino simplemente porque después de dos horas de vuelo los bombarderos que escoltábamos todavía no habían llegado al continente. Cinco de estos cazas consiguieron realizar un aterrizaje forzoso en la costa francesa haciendo uso de la última gota de combustible, y los otros siete cayeron al mar.

Pero Hermann Goering no tenía intención de escuchar los comentarios de las muy recientes experiencias en que se basaba Galland para su sarcasmo. Todavía consideraba estas operaciones de pleno verano como la consumación de todos sus sueños para la Luftwaffe. Al igual que un jugador que está seguro de ganar en el próximo embite, siguió confiado en que con otros cuatro días de buen tiempo podría proclamar la victoria. Mantuvo una conferencia con Kesselring y Sperrle en su residencia de ensueño en Karinahll, concluida la cual éstos regresaron a sus flotas aéreas con instrucciones de someter al enemigo a un bombardeo ininterrumpido durante las veinticuatro horas del día. Pero intervino el mal tiempo y la RAF pudo tener durante el 19 de agosto el tan necesitado descanso. Hasta el 24 de agosto no comenzó esta nueva fase de la Batalla de Inglaterra en su forma más encarnizada.

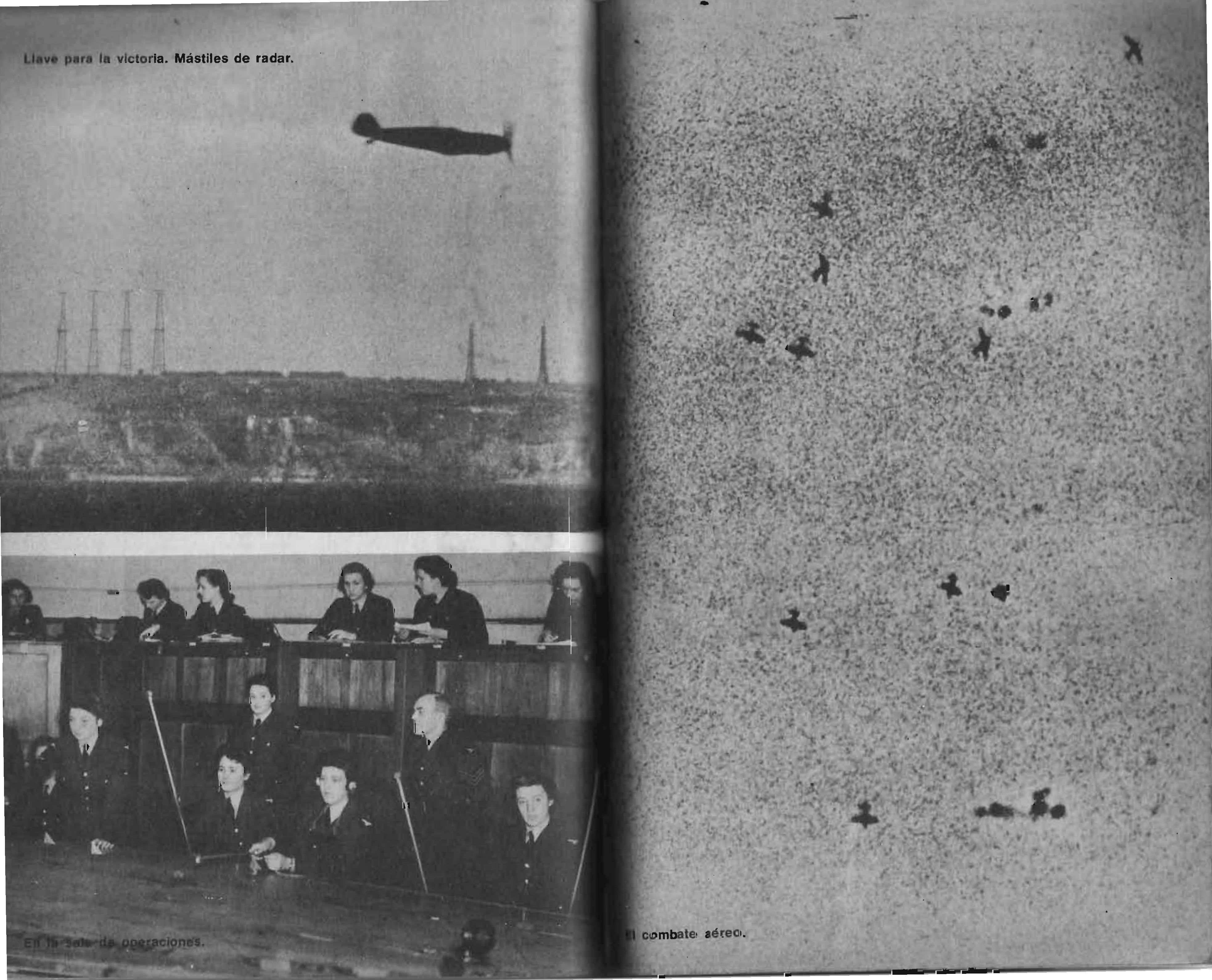
El error milagroso

Si Alemania iba a invadir Inglaterra antes de que el buen tiempo de finales de verano y principios de otoño diera paso a las nieblas y tormentas del invierno inglés, las instrucciones de Hermann Goering de realizar ataques ininterrumpidos durante día y noche se habían dado en el momento crucial. El comandante en jefe de la Luftwaffe luchaba ahora al mismo tiempo contra el reloj y contra la Royal Air Force. El 24 de agosto el calendario le recordó que tan sólo quedaban tres días para decidir si la invasión se iba a realizar o no.

Goering se consoló que el tiempo malo y variable le había quitado de la oportunidad de aniquilar las defensas de cazas de Inglaterra en cuatro días. Entonces al mejorar el tiempo en el Sur de Inglaterra, bueno y sin nubes, con tres días similares todo habría concluido.

En el Grupo N.º 11 donde sentían gran alivio cada vez que hacía mal tiempo, los días de respiro habían supuesto una economía de aviones en servicio, la construcción y entrega de nuevos cazas, el descanso de los pilotos y el aplazamiento de la lucha. Los pilotos recibieron la madrugada clara y sin nubes del 24 de agosto como anuncio de malos presagios.

Los encargados del control en el sector esperaban lo peor y a las nueve de la mañana el radar confirmó que la Luftwaffe con gran despliegue de aviones se concentraba sobre el cabo Gris-Nez, frente a Dover. Hoy quedaba eliminada la posibilidad de una confusión por parte de la Luftwaffe, o de que los cazas no se reunieron con los bombarderos. La primera formación la componían cien bombarderos y cazas, volando escalonadamente desde los 4.000 a las 8.000 metros y con rumbo a Dover. ¿Pero de verdad venían? Convencidos de la eficacia del radar de la costa, y ante la imposibilidad de destruirlo, la Luftwaffe había optado por crear confusión en el sistema de recepción. Haciendo que los aviones volaran frente a Dover, Kesselring mantenía a Park como sobre ascuas. Un «amago» podía que quedase en simple «amago» o por el contrario transformarse en ataque masivo, y por si esta situación no fuera bastante confusa de por sí, el radar de la RAF al detectar los aviones no podía determinar si se trataba de cazas o bombarderos. Por consiguiente, el Grupo N.º 11 se veía obli-



Llave para la victoria. Mástiles de radar.

En la sala de operaciones.

El combate aéreo.

gado a mantener varias escuadrillas en servicio de patrulla en el aire, con los consiguientes riesgos de la fatiga de los pilotos y falta de combustible en el momento crítico del ataque.

Y de hecho esta situación se presentó a media mañana, cuando la desafortunada Escuadrilla N.º 264 de Defiants fue sorprendida en tierra. Aunque el Defiant había demostrado lo limitado de sus posibilidades como caza diurno, la escuadrilla había recibido instrucciones de trasladarse desde Yorkshire para reforzar el Grupo N.º 11 en Hornchurch. Inadecuada para la rápida ascensión, condición indispensable en la defensa de los aeródromos que figuraban en la primera línea de batalla, la N.º 264 de Defiants fue enviada a Manston a las cinco de la madrugada del 24 de agosto. A las ocho y media emprendía la segunda misión del día sobre la costa de Kent y de nuevo regresaron a Hornchurch. Apenas tomaron tierra, tuvieron que regresar a Manston, donde nueve de los doce cazas de la escuadrilla aterrizaron para repostar, mientras los tres restantes continuaban su vuelo a la expectativa. Y de pronto ocurrió lo que se temía. Siete de los Defiants que ya habían repostado estaban a punto de despegar cuando aparecieron veinte bombarderos Ju 88, escoltados por un enjambre de cazas. Rápidamente habían cruzado el canal de la Mancha y sus bombas caían entre los Defiants que intentaban el despegue. Tres resultaron destruidos en el ataque a Manston y los supervivientes regresaron a Hornchurch, coincidiendo su llegada a dicho aeródromo con la reanudación de las actividades de la Luftwaffe, la cual había elegido a Hornchurch como objetivo. De nuevo los pilotos de los Defiants despegaron entre una lluvia de bombas perdiendo el cuarto avión en ese día. Al día siguiente se recibieron siete Diafants nuevos. Pero para entonces las tripulaciones conocían perfectamente las limitaciones de sus cazas. Además como algunos aviones carecían de depósitos de cierre automático y sus ametralladoras Browning no estaban sincronizadas, era evidente que el esfuerzo de la batalla comenzaba a hacer mella en la organización de suministro. De hecho la escuadrilla se encontraba tan mal preparada para la lucha que cuando tres días después se ordenó que despegara para hacer frente a un ataque, tan sólo tres aviones se lanzaron los tres lentos cazas con sus torretas de ametralladoras. Fue la última misión que se les encomendó en el Sur del país durante la Batalla de Inglaterra. La escuadrilla fue trasladada al Norte. El Defiant había pasado a la historia como caza.

Conforme la lucha se extendía por todo el Sur de Inglaterra el 24 de agosto, y la Tercera Flota Aérea realizaba un gran esfuerzo de ataques diurnos sobre Southhampton y Portsmouth en el suroeste, los defensores tenían la impresión de que la Luftwaffe había mejorado la eficacia de sus tácticas. Los jefes de cazas reconocieron que los fuertes ataques contra sus aeródromos de primera línea y la estrecha y fuerte defensa que de los bombarderos hacían los cazas Me 109, representaban la amenaza más seria con que habían tropezado hasta entonces.

Kenley, Croydon, Biggin Hill, West Malling, Hornchurch, Rochford, North Weald, Debden, Hawkinge, Lympne, Manston, todos estos aeródromos constituían el anillo de defensa en torno a Londres durante los meses de agosto y septiembre de 1940. El 24 de agosto se abrió la interrogante de cuánto tiempo podrían continuar operando estos aeródromos de cazas. Después de cuatro fuertes ataques contra el aeródromo de Manston en ese día fatídico, tuvo que ser abandonado. La retirada parecía un mal presagio.

Sin embargo, mientras los jefes de «Los Pocos» aparecían preocupados ante la posibilidad de verse obligados a abandonar el sureste de Inglaterra, con todo lo que ello supondría para la moral del país y de las fuerzas armadas, la moral de los pilotos crecía. El sargento R. F. Hamlyn, un empleado de oficina que había ingresado en la RAF como piloto «fin de semana» tres años antes, participó en tres combates entre las nueve de la mañana y las cuatro de la tarde. El sargento destruyó un Ju 88 y cuatro Me 109 «en horas de oficina». Pero «Los Pocos» no hubieran podido volar y luchar con posibilidades de éxito de no contar con la colaboración entusiasta del personal de tierra que había trabajado a conciencia con los monos cubiertos de grasa y en las tareas menos brillantes pero si peligrosas de repostar a los aviones mientras estos eran bombardeados y ametrallados. Para el personal de tierra no había limitación de horas para mantener a los pilotos en vuelo. Existen pruebas documentales relativas a aquel sábado de finales de agosto de 1940 que demuestran evidentemente el espíritu de equipo existente entre el personal de tierra y los pilotos.

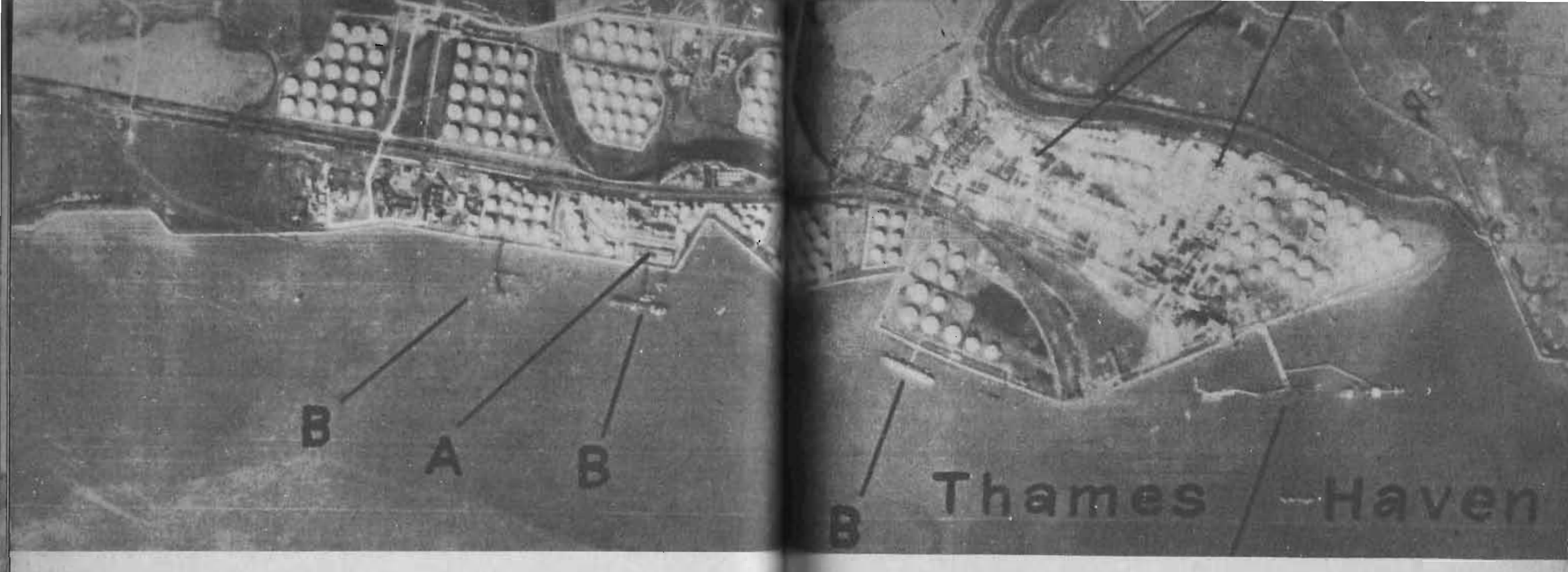
Al volver de un combate aéreo, el comandante de una escuadrilla se encontró con una nota en su mesa que decía: «De los cabos y personal de tierra de la



Algunas bombas causaron daños.



El fin de un Do-17.



Plano de instrucciones para las tripulaciones de la Luftwaffe. Como algunas tripulaciones no llegaron a su objetivo y bombardearon Londres, el mando de cazas que estaba sometido a un tremendo esfuerzo ganó tiempo y pudo recuperarse. «Uno de los mayores fallos de la historia».

Escuadrilla N.º 609 al comandante Darley y a todos los pilotos de la Escuadrilla N.º 609: En vista de los recientes éxitos conseguidos por la RAF y por la Escuadrilla N.º 609 en particular deseamos expresar a todos los pilotos nuestra sincera enhorabuena y «Buena caza» para el futuro. Nos sentimos orgullosos de los excelentes pilotos de los aviones a los que prestamos servicio.»

«¡Buena caza!» Dejando a un lado el daño causado a los aeródromos había sido un día muy rentable para los pilotos de los Spitfire y Hurricane que servían a las órdenes de Dowding. La Luftwaffe había perdido treinta y ocho cazas y bombarderos, mientras que las pérdidas de la RAF se elevaban a veintidós cazas.

En este día de transición entre verano y otoño, marcaba la sexta semana de la lucha aérea entre la Luftwaffe y la Royal Air Force. Y, sin embargo, el pueblo inglés en su mayoría desconocía cuán peligrosa era su situación.

En los cielos del Sur de Inglaterra los pilotos luchaban desesperadamente por la supervivencia de su país. Pero fuera de la batalla, la vida continuaba conforme con sus normas tradicionales. Se seguía jugando al cricket, el deporte nacional veraniego, y los resultados se anunciaban con gran amplitud en la prensa, aunque con menos prominencia que los resultados diarios de este nuevo y más emocionante concurso en que participaban la RAF contra la Luftwaffe. Los ingleses se mostraban impasibles y al mismo tiempo divertidos al observar el impacto que su calma causaba en el mundo. Cuando en Wimbledon el tenis fue sustituido por la cría de cerdos, el secretario del archifamoso *All England Tennis Club* explicó de forma humorística: «Apenas hay tenis y tenemos que hacer algo.»

Los teatros del barrio londinense de *West End* aparecían rebosantes. En el *Piccadilly Theatre* se representaba «El discípulo del diablo», la sátira de Shaw sobre el comportamiento de los Casacas Rojas en América. En vista de la reciente evacuación de Dunkerque por parte del ejército inglés, una frase de la comedia adquirió un gran valor tópico: «El soldado inglés, señor, puede soportar cualquier cosa, excepto al Ministerio británico de la Guerra.» George Bernard Shaw que personalmente era vegetariano divirtió a la nación con la frase «No hay nada malo en la ración oficial sin carne ni huevos que virtualmente constituye mi propia dieta. Sin embargo, no puedo garantizar que con ella Inglaterra se convierta en una nación de Bernard Shaws. Eso sería esperar demasiado.»

Abundaban las muestras de humor similares. No eran las bromas forzadas de un pueblo desesperado, sino del humor alegre de un pueblo al que no le preocupaba verse en situación crítica. Pero de pronto, entre la noche del 24 de agosto y la madrugada del 25 sucedió algo que había de cambiar la situación: Londres fue bombardeado.

Fue un error de proporciones históricas, y ocurrió no porque Hitler hubiera ordenado realizar ataques de terror contra edificios históricos y contra la población civil no combatiente, sino por la simple razón de que algunas de las tripulaciones de bombarderos, que habían recibido instrucciones de atacar los objetivos petrolíferos de Thameshaven, situados al Este de las estrechas callejas que forman el barrio comercial y bancario de Londres, habían perdido el rumbo. «Uno de los mayores yerros de la historia», comentó años después Hanson Baldwin en el *New York Times*, «este error de navegación cometido por diez bombarderos de los ciento setenta enviados contra Inglaterra esa noche, inició una serie de acontecimientos que culminaron con la destrucción de gran parte de Alemania, Dresden e Hiroshima. Su resultado más inmediato, como pronto se vería, fue apartar a la Luftwaffe del plan de bombardeo que la hubiera conducido a la victoria en la Batalla de Inglaterra. Antes de que el país pudiera recuperar el aliento para gritar «venganza», y de hecho antes de que el polvo y el humo hubieran desaparecido de la destruida iglesia de St. Giles en Cripplegate, y otras ruinas del corazón de la *City*, una fuerza de más de ochenta bombarderos de la RAF volaba hacia Berlín. Las tripulaciones habían recibido instrucciones específicas de atacar objetivos militares y, caso de que esto no fuera posible, regresar con las bombas; de hecho veintiún bombarderos regresaron con su mortífera carga. Pero la venganza pedía venganza, y muy pronto se produjo lo que en la fraseología actual se hubiera denominado «una escalada».

Hasta este momento los bombarderos por parte de la Luftwaffe y de la RAF habían sido recíprocamente escrupulosos. La Luftwaffe había bombardeado solamente aquellos objetivos que en su opinión acelerarían la superioridad aérea y el éxito de la invasión. Evidentemente algunos miembros de la población civil murieron, y algunos edificios civiles resultaron destruidos a causa de la inexactitud y pánico en los bombarderos, pero hasta el ataque de la RAF



La siniestra silueta de un Do-17.

Un Ju-88 con escolta de Me-109. Sobre la cabina transparente del avión y delante de la cámara, aparece la sombra del punto de mira.

El centro neurálgico de una base de cazas.

contra Berlín, la guerra aérea fue más caballerosa de lo que será en cualquier lucha aérea futura. La Luftwaffe había atacado la navegación, las bases navales, los aeródromos, los ferrocarriles y los objetivos petrolíferos. La RAF había lanzado propaganda y atacado los puertos desde los que saldría la fuerza de invasión, así como los objetivos industriales. Pronto ambas partes perderían los escrúpulos hasta el punto de que se utilizó la bomba y el bombardeo como armas de terror.

La noche del 25 al 26 de agosto cuando los bombarderos pesados Wellington, Hampden y Whitley del Mando de Bombarderos de la Royal Air Force, durante unas horas consiguieron desplazar la atención que recibían los Spitfire y Hurricane, Dowding no sabría que el bombardeo de Berlín actuaría como una bomba en el cerebro de Hitler, cuya eventual explosión pondría a salvo de la amenaza de extinción, a sus bases y aeródromos de primera línea.

En este momento crucial, mientras el pueblo inglés saboreaba las mieles del contragolpe, al jefe de los cazas británicos le preocupaban dos urgentes problemas desconocidos para el gran público; el creciente número de bombarderos de la Luftwaffe que volaban libremente por los cielos ingleses durante la noche, y el deterioro de la defensa de cazas en la probable zona de invasión situada al sureste de Inglaterra. Como quiera que las técnicas de radar para el combate nocturno y la artillería antiaérea se encontraban en sus primeras fases, la Luftwaffe prácticamente era incontrolable tan pronto como anochecía. Mal equipada para defenderse contra los ataques nocturnos, la única ayuda de la RAF era el hecho de que la Luftwaffe carecía igualmente de elementos de navegación, así como para localizar de noche los objetivos asignados.

Por ejemplo, la mayoría de los ciento cincuenta bombarderos de la Luftwaffe enviados durante tres noches sucesivas para atacar los muelles de Liverpool, se alejaron tanto de sus objetivos que los propios defensores no sospecharon que el objetivo de bombardeo era Liverpool. Pero incluso así, la presencia nocturna de los bombarderos creaba gran preocupación. Con su ronroneo, y su facilidad para eludir la defensa, impedía el descanso a los fatigados obreros, haciendo mella en los nervios del país.

De momento, los defensores sólo podían encogerse de hombros mientras se apresuraban a buscar medios científicos para derribar a los atacantes en la oscuridad de la noche.

Goering mantenía la esperanza de que Inglaterra se resquebrajaría ante el impacto de su ofensiva ininterrumpida, pero las semanas durante las cuales Alemania hubiera podido empezar la invasión en 1940 pasaban. El día 27 de agosto se había fijado como el de la «Operación León Marino», pero llegó ese día y de nuevo Hitler dudó. El jefe de cazas de Kesselring, el general Kurt von Doering categóricamente afirmó que se había logrado una «superioridad de cazas ilimitada», pero Hitler tenía sus dudas. En su mente recelosa, las pérdidas de la Luftaffe, tal como se informaba, no justificaban la opinión optimista de von Doering. Quizá convendría dejarlo otros diez días, decidió Hitler, y los ingleses posiblemente se mostraran dispuestos a unas conversaciones de paz, lo que le libraría del espectro de la invasión. Por consiguiente, Hitler permitió que la Luftwaffe demostrara la aseveración de von Doering. Y entre el 30 de agosto y el 6 de septiembre estuvo a punto de conseguirlo.

A la vista de los acontecimientos de esos días, la afirmación de von Doering era evidentemente exgerada, porque muy en contra de su declaración de superioridad ilimitada de cazas llegó el día en que el Mando de Cazas realizó mil vuelos. Esto no significaba que Dowding pudiera realizar un despliegue de mil cazas. La defensa de los aeródromos de primera línea estaba básicamente encomendada a unos doscientos Spitfires y Hurricanes del Grupo N.º 11 de Park, formado por cansados veteranos y noveles, que realizaban varios vuelos al día, y con frecuencia en aviones que habían sido reparados. En estas circunstancias, los atacantes, con sus amagos y ardides para crear confusión en el radar, operaciones que iban en aumento, y con la estrecha protección de los cazas de la Luftwaffe, lograban penetrar y bombardear contundentemente las bases vitales desde las que operaban los aviones de Park.

La Luftwaffe, a la escucha de las comunicaciones de radio de los cazas de la RAF desde su estación transmisora base de Wissant, observó cuidadosamente la llegada de nuevos pilotos y se regocijó cuando las escuadrillas del Norte de Inglaterra sustituyeron en la batalla a las cansadas pero experimentadas escuadrillas. Las nuevas voces presagiaban un aumento en las pérdidas de la RAF, puesto que los pilotos sin foguear todavía, intentaban rápidamente demostrar su valor en la batalla.

Los datos de aquellas fechas, recogidos en los archivos de la base y en los de



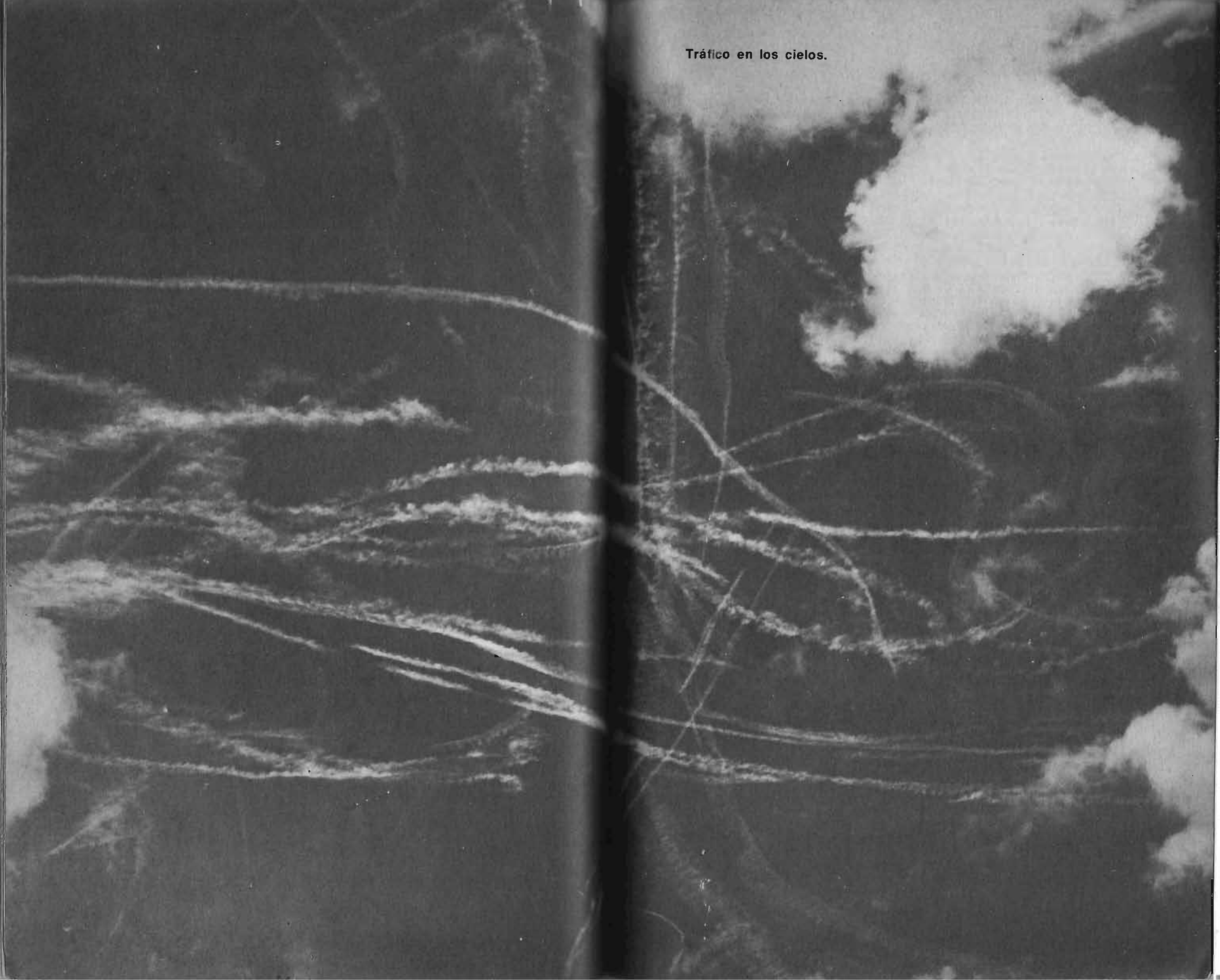
Arriba: **Un aeródromo de la RAF al Sur de Londres.**

operación de la escuadrilla, dan clara idea de la magnitud de la tragedia. Citamos, por ejemplo, los datos de la RAF Hornchurch del 27 de agosto: «Por la tarde la Escuadrilla N.º 65 salió con destino a Turnhouse, siendo sustituida por la Escuadrilla N.º 603.» Esta anotación administrativa no daba importancia al hecho de que una escuadrilla de Spitfires, fogueada por la lucha, era reemplazada por otra de pilotos que durante la preguerra habían volado los fines de semana por afición. Estos eran los legendarios muchachos de melenas largas, de aristocráticas y opulentas familias, recién salidos de las escuelas y las facultades, de risa ruidosa, que llevaban la tradición de la caza de los grandes señores ingleses a los cielos del Sur de Inglaterra.

No pasó un sólo día desde finales de agosto a principios de septiembre en que los aeródromos no estuvieran sometidos a gran presión. Dos ataques pueden citarse como ejemplos de la dura prueba a que se vieron sometidos los aeródromos de cazas, ataques que alcanzaron su puesto culminante el último día de agosto y el primero de septiembre de 1940, y que pueden calificarse de una batalla dentro de la Batalla de Inglaterra: la batalla de Biggin Hill. Este aeródromo recibía regularmente las visitas de la Luftwaffe. La base de Park situada enfrente de Londres la esperaban nuevos problemas el 31 de agosto. Un violento y breve ataque a baja altura realizado el día 30 había causado grandes destrozos en el aeródromo y en la mayoría de sus edificios, resultando

Zona de objetivos en los puertos de Liverpool.





Tráfico en los cielos.

treinta y nueve muertos y veintiséis heridos. Normalmente tan elevado número de bajas y tal destrucción hubiera obligado a abandonar las operaciones. Sin embargo, de forma milagrosa, los supervivientes consiguieron que Biggin Hill estuviera en condiciones de funcionar al día siguiente.

Afortunadamente el bloque de operaciones había quedado intacto. Allí las muchachas del Cuerpo Auxiliar de la RAF, en mangas de camisa y con cascos de acero —sus «bombines de batalla» como les llamaban— mantuvieron el contacto con el exterior utilizando líneas que tenían que ser reparadas después de cada ataque, mientras que otras muchachas del mismo cuerpo localizaban a las formaciones enemigas que se aproximaban. Incluso cuando los bombarderos sobrevolaban sus cabezas, las muchachas se mantuvieron en sus puestos, mostrando una devoción hacia el trabajo y un valor poco común en vista de la carnicería del día anterior. Conforme se producía la lluvia de bombas, todo el aeródromo temblaba como si se tratara de un terremoto, y una bomba alcanzó el bloque de operaciones. Sin embargo, la tarde del 1 de septiembre Biggin Hill sufrió la prueba más dura. Después de una incursión durante la mañana, la sexta en tres días, las muchachas de la sala de operaciones habían localizado una nueva formación enemiga sobre sus propias cabezas. En esta ocasión los encargados de lanzar la bomba no fallaron: la sala de operaciones quedó destruida. Tal fue la valentía de dos telefonistas del Cuerpo Auxiliar de la RAF, la sargento Helen Turner y la cabo Elspeth Henderson, que posteriormente fueron condecoradas con la Medalla Militar.

Los aeródromos del sureste de Inglaterra eran el campo de batalla sobre el cual la Batalla de Inglaterra podría ahora ser ganada por la Luftwaffe y perdida por la Royal Air Force. Biggin Hill no era el único aeródromo sometido al duro castigo. Los de Manston, Hawginke y Lympne en la costa habían sido severamente atacados y estaban casi fuera de acción. Entonces comenzó el ataque contra los aeródromos del interior.

A diario, las formaciones alemanas se congregaban sobre Francia para lanzarse en oleadas continuadas durante la mañana y la tarde. Las formaciones, constituidas por doscientos o trescientos bombarderos y cazas, sobrevolaban el canal antes de dividirse en grupos de diez, veinte, treinta e incluso cuarenta aviones para volar hacia los aeródromos predeterminados. Durante la noche no había tregua.

Para el 6 de septiembre, en la zona al Sur de Londres, dentro del área de la posible invasión de Inglaterra, la situación era intolerable. Las salas de operaciones estaban destruidas, los aeródromos agujereados por los crateres de las bombas, y el Mando de Cazas de la Royal Air Force se tambaleaba. Entonces, cuando la victoria aparecía al alcance de la mano, la Luftwaffe detuvo su ofensiva para lanzarse contra Londres.

Irritado por el ataque de represalia de Churchill contra Berlín, Hitler inesperadamente entró en escena. El 4 de septiembre el líder alemán subió a la Tribuna del Palacio de los Deportes de Berlín y lanzó un violento ataque contra Churchill y contra Inglaterra.

«He esperado tres meses sin recibir respuesta, con la esperanza de evitar este daño. Herr Churchill considera mi política como un signo de debilidad... Cuando declaran que atacarán nuestras ciudades con severidad, creo necesario decir que nosotros borraremos sus ciudades del mapa.» Pero conforme hablaba en la mente de Hitler, sólo había una ciudad, y afortunadamente para Inglaterra, ni Hermann Goering ni ninguno de su militares profesionales se atrevería a discutir con el Führer en cuanto a la sabiduría de su decisión.

De hecho, lejos de sugerir a Hitler que tácticamente estaba equivocado, Goering y los líderes de la Luftwaffe se convencieron a sí mismos de que este cambio de táctica era intuitivamente correcto.

Incorrectamente informado sobre la auténtica situación de las defensas diurnas de cazas a causa del exceso de optimismo de los informes del servicio de inteligencia, la Luftwaffe creía que el ataque contra Londres obligaría a Dowding a reforzar su defensa con los restos de las reservas que el Mando de Cazas tenía en la zona de Midlands y en el Norte —lo cual constituiría una buena presa final para el gran número superior de cazas alemanes. Tan desconocedora de la precisión y eficacia del bombardeo nocturno como del número de cazas de la RAF, la Luftwaffe creía además que los fuertes ataques nocturnos, sin oposición, destruirían los muelles londinenses y servicios esenciales de la ciudad. Conforme se aproximaba el invierno, la Luftwaffe estaba dispuesta a correr el riesgo de tomar otro atajo hacia la victoria y Londres parecía el objetivo justo y maduro para este fin.

Londres se tambalea

Hermann Goering estaba convencido de que el final de la resistencia inglesa estaba a la vista. Deseoso de acompañar a sus pilotos a la hora del triunfo, el comandante en jefe, acudió en su suntuoso tren personal hasta el Paso de Calais. Desde los acantilados de Cap Gris-Nez, en las últimas horas de la tarde del sábado 7 de septiembre, el Mariscal del Reich contemplaba a través de los estrechos de Dover el perfil nebuloso de Inglaterra. Había llegado para aclamar a los trescientos bombarderos y seiscientos cazas que se congregaban en el cielo. Su objetivo era Londres, final de un vuelo de veintidós millas por mar y cincuenta tierra adentro desde la costa de Kent. Un viaje sumamente corto para cualquier bombardero, pero lo suficientemente aventurado en 1940 para los cazas Me 109 de corto radio de acción que podían esperar entrar en combate en cualquier punto, durante el largo viaje de ida o de vuelta.

Arriba en el cielo, al frente de sus Dornier 17 se encontraba el mismo coronel Fink que tan ansiosamente había escudriñado el cielo en busca de cazas en la aciaga mañana del 13 de agosto, cuando la confusión del ataque de las Águilas había resultado tan funesto para sus hombres.

Hoy, por el contrario, la misma presencia de enjambres de cazas le causaron casi tanta preocupación como su ausencia en el «Dia del Aguila». Los depósitos de combustible vacíos podían suponer la eliminación de la escolta de los Me 109 en los momentos en que era más necesaria.

Pero en la primera parte del viaje, Fink y sus hombres volvieron a tener suerte. A última hora de esa tarde de septiembre, la RAF apenas había hecho acto de presencia y los bombarderos pudieron aproximarse a la parte oriental de Londres, la zona portuaria, en un vuelo diurno y con visibilidad. Allí descargaron más de trescientas toneladas de bombas altamente explosivas.

Los defensores, interpretando erróneamente las intenciones del enemigo permitieron el paso de la Luftwaffe. Como continuación del ataque matinal regular —en esta ocasión contra Hawkinge— los defensores esperaban que durante «la jornada de trabajo de la tarde» se produjeran nuevos ataques contra los aeródromos del sector de cazas conforme a la táctica últimamente empleada.

Pero cuando la zona oriental de Londres se encontraba envuelta en llamas, los defensores habían ya reaccionado y el viaje de vuelta de la Luftwaffe no había de resultar tan fácil. Las tripulaciones de los bombarderos que volaban hacía sus bases tuvieron la mala fortuna de cruzarse con la Escuadrilla N.º 303 con base en Northolt, y que no era una

La estación Victoria de Londres.


Patrulla de escolta formada por Me-109.



Escaparon para volver a luchar. Pilotos polacos durante la Batalla de Inglaterra.

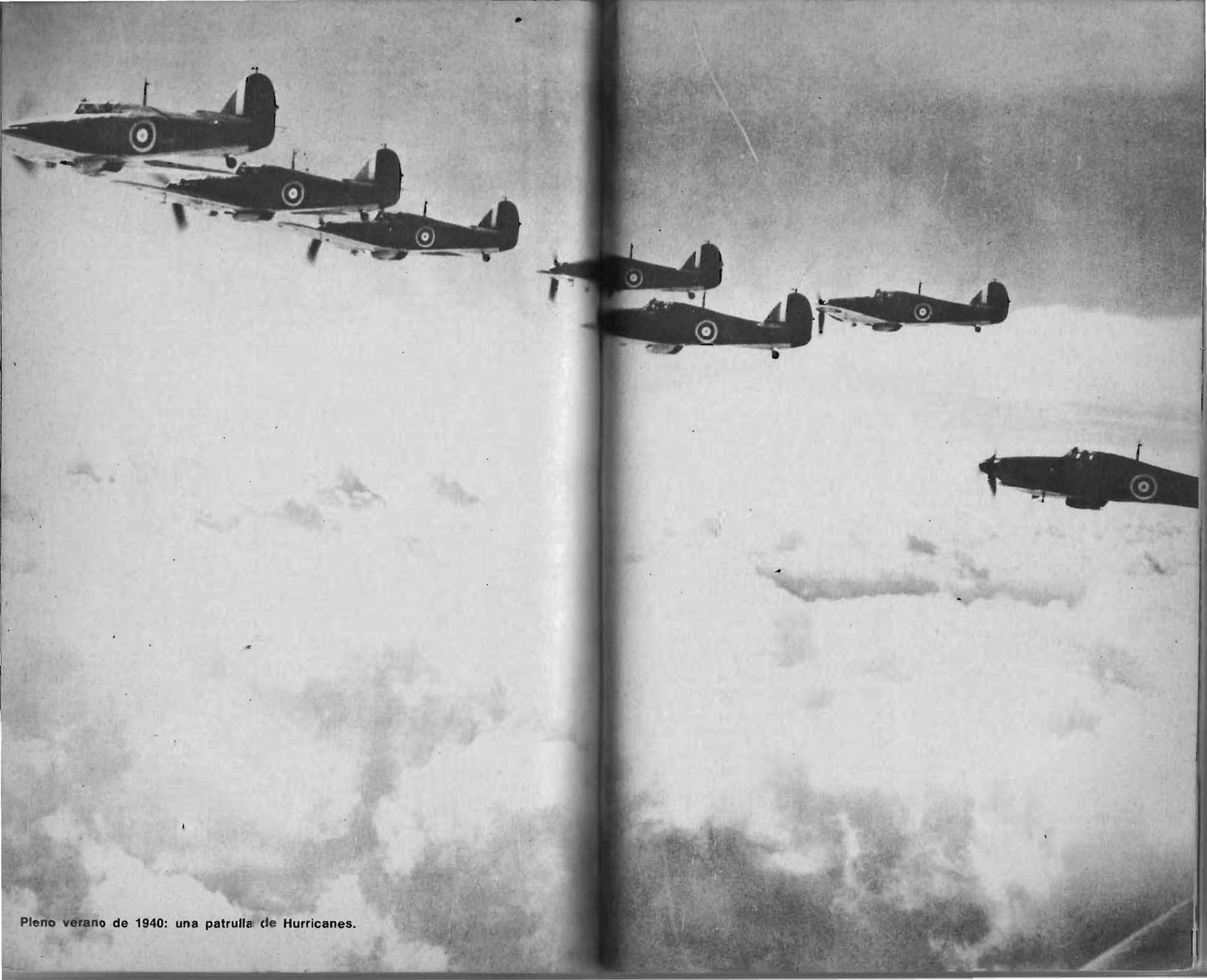
escuadrilla cualquiera. Al mando del comandante R. G. Kellet, estaba compuesta por pilotos polacos sumamente bien adiestrados y que en tiempo de paz habían servido en el ejército del aire polaco. Después de escapar de Polonia, estos pilotos expulsados de su patria habían jurado vengar la destrucción que la Luftwaffe había causado en su país. Ahora, en situación de combate después de varios meses de adiestramiento para perfeccionarse en el conocimiento de los procedimientos de la RAF, saltaban de alegría al contemplar los cuarenta aviones Dornier que volaban 1.200 metros más bajo que ellos. Y hacia los Dornier se lanzaron en picado, pilotando sus Spitfires como si se tratara de proyectiles autodirigidos hasta que Kellet y sus compañeros polacos enfilaron a los Dornier por el punto de mira de sus respectivas ametralladoras. Un ligero contacto del disparador y en unos momentos de gloria los polacos habían destruido o averiado gravemente la cuarta parte de los aviones de la formación enemiga, contribuyendo magníficamente a las cifras de bajas enemigas logradas durante el día. En total, durante el día, el sábado 7 de septiembre la Luftwaffe tuvo que hacer frente a diecisiete Escuadrillas del Grupo N.º 11, una Escuadrilla del Grupo N.º 10 y tres del Grupo N.º 12 y perdió cuarenta y un bombarderos por veintiocho cazas de la RAF. Aunque estas bajas eran importantes, la Luftwaffe no se sintió muy desalentada. La guerra acabaría en cuestión de días y era el precio de una victoria rápida. Sin duda con su capital envuelta en llamas y humo, los ingleses no se sentirían con fuerzas para continuar las hostilidades. A la puesta del sol y a causa del incendio, parecía que había dos soles y que uno de ellos se ponía por oriente.

Aquella noche el resplandor simplificó la tarea de navegación de los aviadores alemanes y a las nueve de la noche se reanudó el ataque contra Londres, interviniendo en esta ocasión la Tercera Flota Aérea. Las tripulaciones de los bombarderos alemanes se regocijaban al contemplar cómo la capital de un gran imperio yacía a sus pies, envuelta en llamas e indefensa. Aparte de mantener los bombarderos a gran altura, los doscientos sesenta y cuatro cañones antiaéreos de Londres poco podían hacer. Las defensas de cazas nocturnos apenas existían en la práctica a excepción de dos escuadrillas de Blenheim y una pequeña unidad de cazas nocturnos que experimentaban un sistema de radar como parte de su equipo. Por consiguiente, sin ser molestados, doscientos cincuenta bombarderos de la Tercera Flota Aérea se pasearon sobre Londres. Los veteranos que sobrevolaban las explosiones y los grandes incendios de una ciudad indefensa pudieron recordar los buenos tiempos pasados de los bombardeos de Guernica, Varsovia y Rotterdam. Para mejor recrear el ambiente de un paseo de placer, las tripulaciones conectaron los aparatos de radio para escuchar la música de baile de la BBC y otros programas. Los pilotos que hablaban inglés en las escuadrillas de la Luftwaffe, debieron quedar sorprendidos por lo que escucharon. En los momentos en que Londres pasaba por un difícil trance, cuando los pilotos de las tripulaciones alemanas creían que Inglaterra se encontraba al borde del desastre nacional, la Luftwaffe pudo escuchar como el comandante W. H. Osman, erudito en la materia, disertaba sobre el tema «Las palomas mensajeras desde el punto de vista de la utilidad».

Sin embargo, la exquisitez inglesa a través de las ondas de la BBC era típicamente engañosa. En las líneas de retaguardia alemanas, el ataque realizado por la RAF contra Berlín la noche del 25 al 26 de agosto había constituido una desagradable sorpresa para la población civil que se sentía predispuesta a un rápido final de la guerra. Y ahora los soldados, marinos y pilotos alemanes que se preparaban para la «Operación León Marino» iban a saber que la RAF todavía estaba en condiciones de devolver la pelota en lo concerniente al bombardeo de aeródromos y puertos.

En este mismo sábado 7 de septiembre, y al mismo tiempo que Londres era bombardeado a plena luz del día, los aviones de reconocimiento de la RAF confirmaron el notable aumento de las barcazas de invasión que se habían situado a lo largo de las costas de los países enemigos ocupados, es decir, Francia y los Países Bajos, desde finales de agosto. En los aeródromos de la Luftwaffe se observaba igualmente una serie de cambios que sólo era posible interpretar en un sentido. Desde Escandinavia volaban bombarderos de la Quinta Flota Aérea para reforzar la Segunda Flota Aérea, y lo que era aún más significativo, los cazabombarderos Stuka, retirados del combate a causa de las fuertes pérdidas sufridas, habían reaparecido frente a Dover.

Al observar con tantos testimonios fotográficos a los que había que unir el



Pleno verano de 1940: una patrulla de Hurricanes.



bombardeo diurno de Londres, sin precedentes en la batalla, los jefes de los estados mayores ingleses llegaron a la conclusión de que la invasión era inminente. Para los ingleses, las posibilidades de un desembarco enemigo, el peligro de una conquista, nunca habían parecido tan reales desde el histórico año 1066, cuando Guillermo el Conquistador, desde Normandía cruzó el canal con sus caballeros y derrotó al Rey Harold en el campo de batalla cercano a Hastings.

Por consiguiente, al mismo tiempo que Londres se desmoronaba y ardía, la Flota Metropolitana británica que se encontraba en Scapa Flow hacía preparativos para zarpar rumbo al Sur, con ánimo de presentar batalla en los estrechos confines del canal, si ello fuera necesario. El ejército, mal equipado después de sus fuertes pérdidas en Francia, estaba dispuesto a entrar en combate en el Sur de Inglaterra, junto con los voluntarios civiles y de la Guardia Metropolitana.

¡La invasión era inminente! A medida que oleada tras oleada de bombarderos volaban sobre la costa camino de Londres, los mandos del ejército de tierra a lo largo de las playas se preguntaban cuál sería el desenlace de la actividad aérea que tenía lugar sobre sus cabezas. Esperaban que en cualquier momento sus hombres se vieran envueltos por un lanzamiento masivo de paracaidistas y sus oídos estaban a la expectativa de la alarma especial que había de indicar la presencia de los paracaidistas, y que consistía en hacer sonar las campanas de las iglesias de todas las ciudades y pueblos de la posible zona de invasión en la costa de Inglaterra.

Y de pronto, en la zona llena de colinas conocida por los «Downs», en los pueblos y las ciudades veraniegas de la costa, las campanas empezaron a repicar a gloria. «Aquí están», se dijeron las familias conforme los viejos y los jóvenes, y los de edad madura, se armaban con horcas, grandes cuchillos de cocina, herramientas del jardín, de hecho con cualquier cosa que pudiera servir para «llevarse a uno por delante».

Pero era una falsa alarma. Ni la marina, ni el ejército y de hecho ni siquiera el pueblo inglés como guerrilleros se vieron en la necesidad de demostrar si hubieran podido rechazar la invasión alemana sin la ayuda de la Royal Air Force. Porque Hitler no se atrevía a realizar el intento sin la completa superioridad aérea, y con el ataque de la Luftwaffe contra Londres cada vez eran más remotas las posibilidades de conseguir tal superioridad.

El 8 de septiembre las emisoras alemanas difundieron la noticia de que Goering había asumido el mando de las operaciones de la Luftwaffe contra Londres. Para los defensores, el día pasó relativamente tranquilo. Los londinenses agradecieron el respiro y pusieron manos a la obra en las tareas de enterrar a los muertos, extraer a los heridos de entre los escombros, extinguir los incendios, y conseguir poner de nuevo en funcionamiento los servicios esenciales, especialmente en varias de las estaciones terminales del ferrocarril que habían sufrido severos daños.

En el Mando de Cazas también dieron gracias a Dios. Un ataque concentrado contra las bases de Park hubiera aniquilado al Grupo N.º 11. Al mismo tiempo, sin embargo, Dowding tenía que responder a las preguntas ¿qué ha fallado? ¿Cómo han podido penetrar las grandes formaciones diurnas sin encontrar prácticamente ninguna oposición? ¿Dónde se encontraban los trescientos y pico Hurricanes y Spitfires de que disponían las 21 escuadrillas de Park y en los inmediatos sectores de los Grupos Núms. 10 y 12?

Básicamente la situación tenía su origen en que los encargados del control, los hombres que supervisaban la acción de los pilotos desde las salas de operaciones, al estudiar los informes del radar y del cuerpo de observadores, habían previsto la batalla del día anterior Pero haciendo que las escuadrillas actuaran emparejadas para cubrir los aeródromos del sector habían dejado sin protección lo que era el objetivo principal.

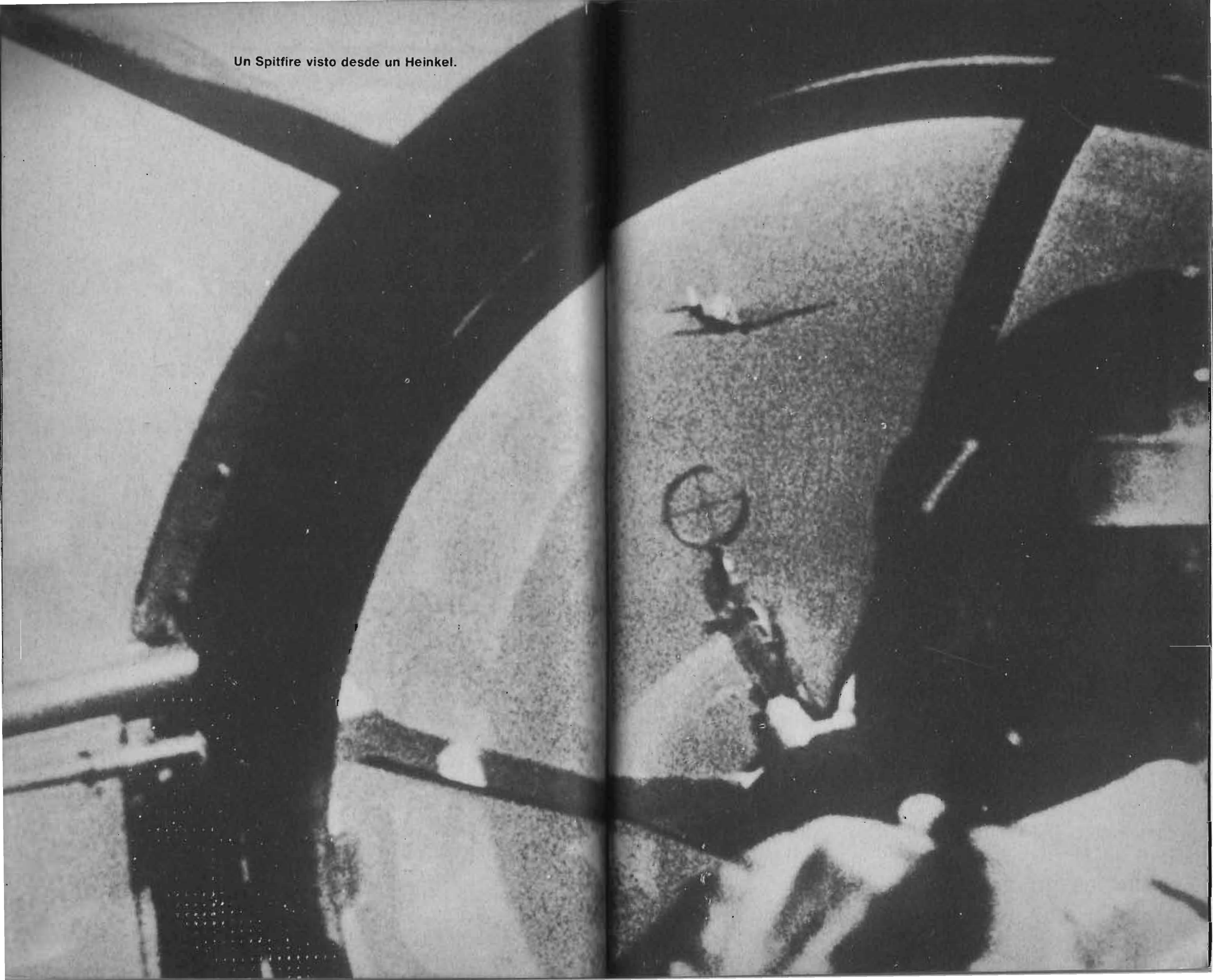
Había sido una costosa mala interpretación de las intenciones del enemigo, y el error se produjo mientras el Vicealmirante del Aire Park se encontraba temporalmente ausente de la sala de operaciones del cuartel general del Grupo N.º 11.

Un cementerio de la Luftwaffe en algún lugar de Inglaterra.

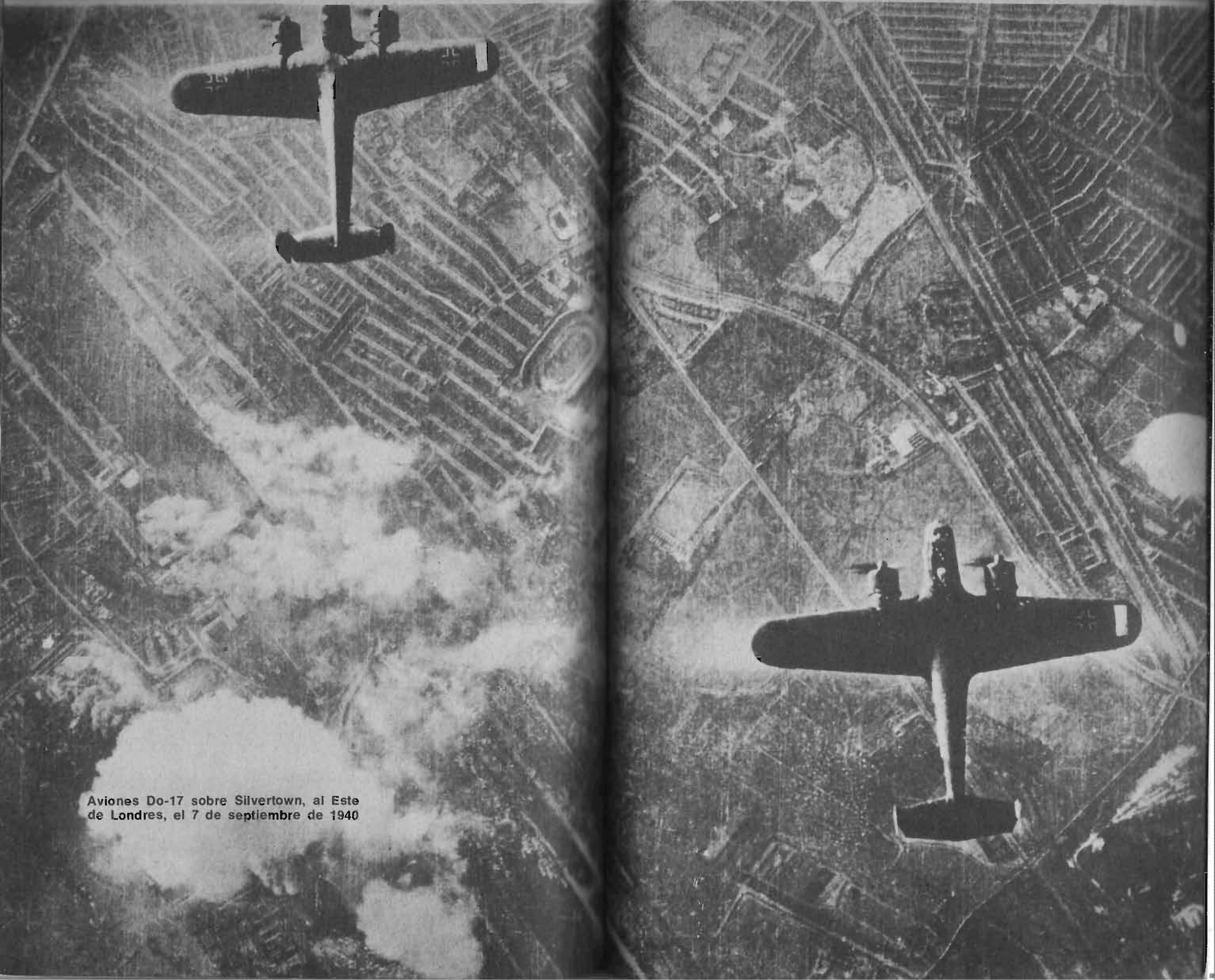
El error no había de repetirse al día siguiente cuando a última hora de la tarde del 9 de septiembre, nueve de las escuadrillas de Park se encontraban a buena altura esperando una primera oleada de más de cien bombarderos y cazas a medida que se aproximaban a la costa. Superando la oposición de los cazas, los pilotos de Park atacaron a los bombarderos con tal violencia que la fuerza atacante se deshizo de las bombas sobre Kent y Sussex y emprendió rápidamente el regreso a su base.

La mayor parte de la segunda incursión, aunque acosada continuamente y desviada de sus objetivos, llegó hasta la zona del suroeste de Londres lanzando sus bombas sobre los barrios residenciales, muy apartados de los objetivos de la zona portuaria. En este negro lunes para la Luftwaffe, las tripulaciones de los bombarderos comenzaron a preguntarse si en efecto Londres era el paseo rápido hacia la victoria que ellos confiadamente creían en principio. El balance del día arrojaba la pérdida de veintiocho aviones por los diecinueve cazas derribados a la RAF.

Si bien es cierto que la desagradable acogida dispensada a la Luftwaffe había



Un Spitfire visto desde un Heinkel.



Aviones Do-17 sobre Silvertown, al Este de Londres, el 7 de septiembre de 1940

minado la confianza de sus pilotos, en Inglaterra se había sometido a deliberación oficial la cuestión de cuánto tiempo podría soportar Londres un ataque aéreo continuado. En 1940 el bombardeo repetido de una gran capital era algo sin precedente y todavía no estaban resueltos problemas tales como la desmoralización de la población civil y la habilidad para reparar y mantener en funcionamiento los servicios esenciales. Además, las probabilidades de invasión eran grandes —lo mismo la luna que las mareas eran favorables entre el 8 y el 10 de septiembre—, por todo lo cual el futuro se presentaba con un tinte tenebroso.

Pero Hitler seguía sin estar convencido de que se había logrado la superioridad aérea absoluta a fin de garantizar el éxito de la invasión. El 10 de septiembre manifestó que el día 14 daría a conocer su decisión, posponiendo de hecho la «Operación León Marino», si iba a tener lugar, hasta el 24 de septiembre.

La verdad era que a diario a lo largo de la costa y de la ruta aérea que conducía a Londres, «Los Pocos» de la RAF estaban salvando a Inglaterra. Mientras que Goering había conseguido otros cuatro días de gracia durante los cuales debería acabar con las defensas de cazas de Dowding, las posibilidades de victoria de la Luftwaffe seguían disminuyendo.

Pero los defensores no tenían la menor idea de que la balanza comenzaba a inclinarse a su favor.

El 11 de septiembre Winston Churchill dirigió al país el siguiente comunicado: «Si se va a intentar la invasión, no parece que pueda retrasarse por mucho tiempo... Por consiguiente, debemos considerar la semana próxima o un plazo de tiempo similar como un período muy importante de nuestra historia. Es tan importante como los días en que la Armada Invencible se acercaba al canal y Drake acababa su partida de bolos; o cuando Nelson se interpuso entre nosotros y el Gran Ejército de Napoleón en Bolonia. Hemos leído todo esto en los libros de historia; pero los acontecimientos actuales se producen a mayor escala y tienen más trascendencia para la vida y futuro del mundo y de su civilización que lo ocurrido en aquellos valientes días del pasado.»

El domingo 15 de septiembre, Churchill tuvo el presentimiento de que este día sería de gran trascendencia para la historia. No sabía que durante el fin de semana Hitler había aplazado otra vez la decisión de la invasión, retrasando la fecha de la misma del 14 al 17 de septiembre. Pero algo dijo Churchill sobre esta mañana soleada de septiembre —«uno de estos días del otoño cuando la campiña se muestra más bella» como había de observar Park, al recordar la visita de Churchill a su cuartel general del Grupo N.º 11.

Por consiguiente poco después de las diez y media, y con gran sorpresa de las muchachas del Cuerpo Auxiliar de la RAF que marcaban las formaciones de aviones sobre el gran plano de la mesa, el Primer Ministro, acompañado de su esposa, se presentó en la sala de operaciones de Uxbridge. Los Churchill se habían presentado de improviso, de la misma manera casual con que los buenos vecinos se visitan durante la mañana de un domingo soleado, y sin darse cuenta de ello presenciaron lo que había de ser una situación de trascendencia histórica.

—No sé —dijo Park al Primer Ministro— si ocurrirá algo hoy. De momento todo está tranquilo —afirmación que pocos minutos después, còmo cabía esperarse, demostró era tentar demasiado a la providencia.

Entusiasmado por lo espectacular de la situación, Churchill quedó absorto por la forma en que trabajaban las muchachas del Cuerpo Auxiliar indicando las formaciones de aviones. El radar había dado el aviso de que gran número de aviones alemanes se concentraban sobre la costa enemiga. Calladamente y sin excitación, la defensa se preparaba para repeler el ataque. En voz baja, los oficiales encargados de las operaciones hablaban acercándose a los micrófonos de los teléfonos, dando instrucciones que hacían que los pilotos de las escuadrillas de Park salieran corriendo hacia los aviones y que los artilleros de los cañones antiaéreos estuvieran en situación de alerta.

Hacia las once y media cuando los primeros aviones alemanes cruzaron la costa meridional de Inglaterra, los Churchill habían visto como Park había hecho despegar once de sus veintiuna escuadrillas. En apoyo de dichas escuadrillas, los Spitfires de la N.º 609 pertenecientes al Grupo N.º 10 se acercaban rápidamente. Tenían la misión específica de proteger la fábrica aeronáutica de Weybridge y el castillo de Windsor, residencia del monarca durante los fines de semana, cuyos terrenos eran utilizados por Beaverbrook para el almacenamiento secreto de los nuevos Spitfires antes de su entrega a las escuadrillas. Al fondo, detrás de Londres, se concentraban otros 60 Spitfires de cinco de las Escuadrillas del Grupo N.º 12 que se encontraban bajo el mando del Vicealmirante Leigh Mallory. Al frente de estas cinco escuadrillas de Spitfires volaba el piloto de cazas comandante Douglas Bader, que tenía amputadas las dos piernas.

El Mando de Cazas había aprendido las lecciones del 7 de septiembre y a medida que Churchill estudiaba todos los movimientos, los encargados de las operaciones ponían en práctica las instrucciones que constituían el plan de Park el 11 de septiembre. Los encargados de control formarían pares de escuadrillas de Spitfires y también de Hurricanes. Las de Spitfires debían lanzarse contra la defensa más exterior de cazas, mientras que los Hurricanes de-

Londres aparece envuelto en llamas detrás del Puente de la Torre, el 7 de septiembre de 1940.





Para el ataque contra Londres, He-111 despegando de un aeródromo en Francia.

La tripulación se mantiene alerta cuando se alcanza la costa enemiga.

El artillero de proa y el bombardero a la busca de Spitfires.

bían encargarse de los bombarderos y de los cazas que se mantenían pegados a ellos.

El radar, los «nidos de cuervo» electrónicos de Inglaterra, cuyos puntos vitales se habían salvado en el momento en que los ataques alcanzaban su fase culminante, había dado el aviso, y ahora elevándose desde los aeródromos, salvados también en el momento desesperado en que la Luftwaffe dedicó su atención a Londres, se elevaban las escuadrillas que habían de dar una desagradable acogida a los cien bombarderos y cuarenta cazas de la Flota Aérea N.º 2 de Kesselring.

La Luftwaffe se encontró en situación comprometida desde el momento en que el primer avión cruzó la costa de Kent, pero estoicamente, con la confianza absoluta de que sólo necesitaban llegar a Londres para forzar el final de la guerra, las tripulaciones de bombarderos continuaron su vuelo.

Durante todo el recorrido hasta Londres los cazas ingleses se lanzaban en picado una y otra vez contra la gran masa de bombarderos, destruyendo Dorniers, Junkers y Heinkels que envueltos en llamas se estrellaban contra los verdes campos. De vez en cuando, un desafortunado Spitfire o Hurricane caía a tierra envuelto en llamas y describiendo una espiral de humo.

Era imposible alcanzar los objetivos tradicionales de las instalaciones portuarias y petrolíferas del Támesis. Todo lo que pudieron hacer las acosadas tripulaciones fue descargar sus bombas sobre la zona central de Londres e iniciar el vuelo de regreso.

El Big Ben, el reloj del Parlamento, que precisamente era el emblema oficial del Grupo N.º 11, acababa de dar las doce campanadas del mediodía cuando las bombas comenzaron a caer, haciéndolo una de ellas en los jardines del palacio de Buckingham, donde quedó sin estallar.

En sus hogares, en las calles, en los bares mientras tomaban una pinta de cerveza antes de la comida, los londinenses se preguntaban si esto era el preludio de la invasión al tiempo que leían en los periódicos dominicales. «Caso de producirse la invasión, la noticia no se mantendrá en secreto. Será difundida por la radio y los periódicos.» Una hora después, en el diario hablado de la una de la tarde, la BBC informaba: «El primer ataque aéreo contra Londres en el día de hoy se inició hace justamente una hora.»

Uno o dos minutos después de que hubieran enmudecido las sirenas, las informaciones de las agencias indicaban que había fuerte fuego antiaéreo en el sureste, al que se unía el fuego de otras unidades antiaéreas de la capital. Se escuchaba el silbido de las bombas al caer... se dice que por lo menos cincuenta aviones han tomado parte en el combate aéreo de los alrededores de la ciudad.

La reacción tranquila de la BBC producía calma y seguridad. A seis mil metros de altura sobre la Broadcasting House, operaban los pilotos de caza de la RAF. Entre ellos se encontraba el comandante John Sample, de la Escuadrilla N.º 504, antiguo agente de la propiedad inmobiliaria que había aprendido a volar en los fines de semana antes de la guerra. «Cada uno de nosotros eligió su objetivo», recordó algún tiempo después. «Nuestro primer ataque desorganizó prontamente su formación. El Dornier que yo ataqué con una ráfaga de varios segundos comenzó a girar hacia la izquierda alejándose de sus amigos. Le di cinco segundos y comenzó a caer dejando tras de sí una columna de humo blanco.»

«Conforme me separaba del bombardero e iniciaba una rápida ascensión miré por uno de los costados. Inmediatamente reconocí el río que había visto a través de un agujero en las nubes. Vi algunas de las curvas del río pero a ciencia cierta no sabía donde me encontraba. De pronto descubrí el campo de Kennington Oval y pensé para mis adentros: «Ahí es donde juegan al cricket.» Es extraño observar como en plena batalla uno puede ver algo en tierra y pensar en algo totalmente ajeno a la misión que se realiza...

«Pronto me encontré debajo de otro Dornier del cual salía humo blanco. Estaba siendo atacado por Hurricanes y un Spitfire... Como no podía ver ningún otro objetivo en ese momento, me uní a la caza. Al acercarme para disparar observé lo que parecía una luz roja que brillaba en la cabina del artillero de cola, pero al aproximarme más me di cuenta de que mi misión llegaba hasta la cabina del piloto y del observador y que lo que yo en principio creía una luz roja, era en realidad fuego.

Disparé una rápida ráfaga y conforme le adelantaba por estribor miré al morro de cristal del Dornier. El interior del mismo parecía un horno. Comenzó a caer conforme vigilábamos, en cuestión de segundos se desprendió la cola y el bombardero dio un salto hacia adelante antes de entrar en barrena. Después de dos giros se desprendieron los planos justamente desde la posición de los motores, de forma que todo lo que quedaba del avión en su caída envuelto en llamas, era la mitad del fuselaje y el comienzo de las alas hasta los motores. Los restos del avión continuaron cayendo y al atravesar una nube los perdimos de vista.

Para entonces la lucha había concluido. Como no podía ver ningún otro objetivo que atacar, regresé a la base.»

Después de repostar y volver a cargar municiones, la escuadrilla del comandante Sample entró de nuevo en acción una hora después para repeler una nueva ola de cazas y bombarderos.

Mientras tanto Douglas Bader y su formación de sesenta cazas, volando hacia el Sur desde más allá de Londres, dieron a la Luftwaffe el mayor susto que había recibido hasta entonces. Deseosa de lucha, la formación de Bader —integrada en el agresivo Grupo N.º 12 de Leigh Mallory— estaba tripulada por una representación cosmopolita de pilotos ampliamente representativa de la causa aliada. Volando junto a dos escuadrillas de la RAF había una escuadrilla canadiense, otra polaca y una tercera checa. Barriendo cuanto se les ponía por delante los sesenta cazas obligaron a la Luftwaffe a emprender una rápida retirada desde Londres hacia la costa. Los Hurricanes se ocupaban de los bombarderos y los Spitfires de los cazas.

Abajo en las calles de Londres conforme los últimos aviones enemigos se alejaban, sonó el largo silbido de las sirenas que anunciaba que el peligro había pasado, al mismo tiempo que los bomberos, las ambulancias y los grupos de socorro iniciaban sus actividades.

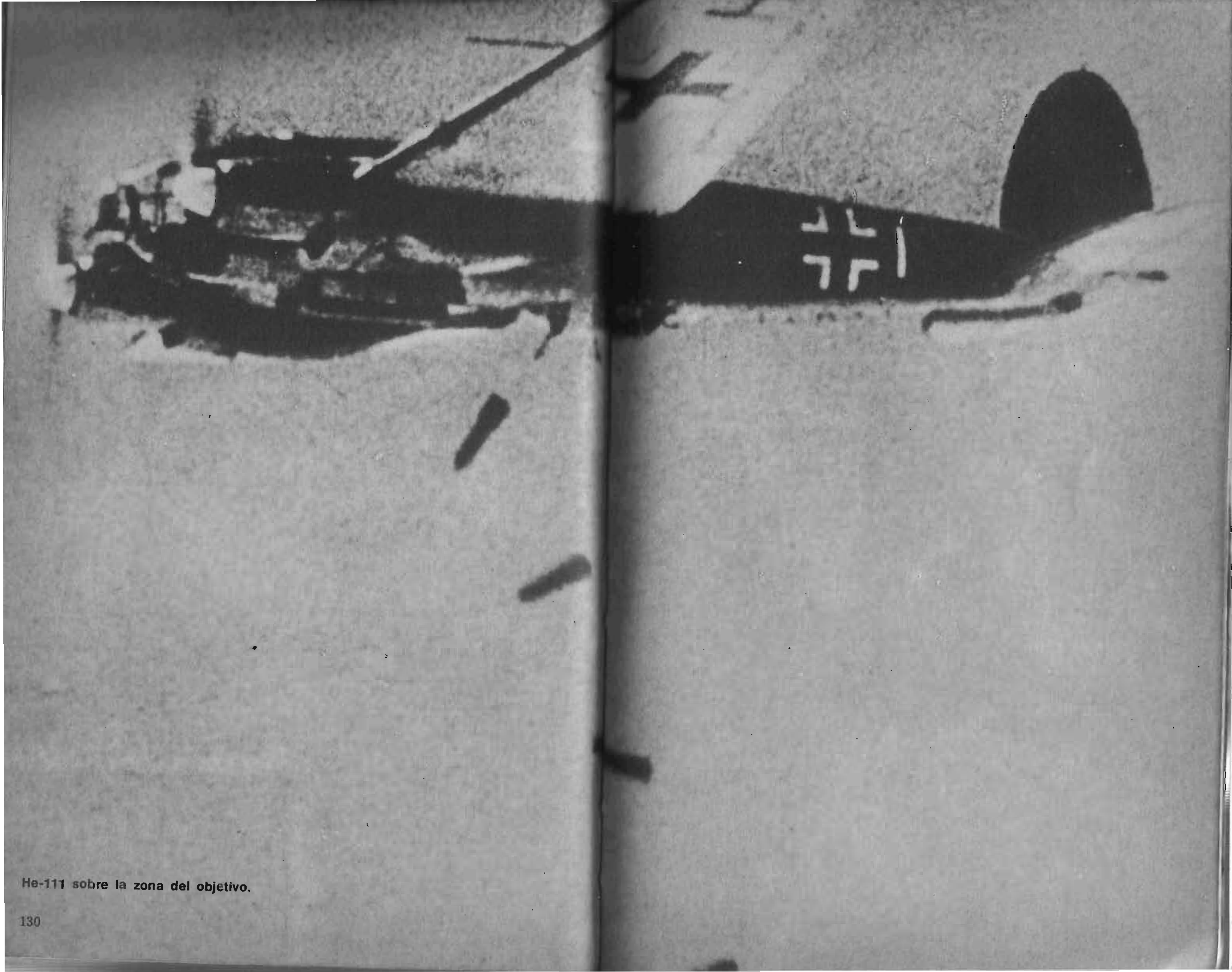
Muchos londinenses se recuperaban de la tensión en los bares, contando sus propias experiencias del bombardeo, explicando como habían escapado «por poco», relatando lo que habían visto de la acción. En uno de los bares había un objeto de especial interés. Alguien había traído la bota de un piloto alemán. Era de cuero negro y cubría hasta la rodilla. El interior estaba recubierta de lana y tenía cremalleras a ambos lados. En la bota se apreciaba el orificio producido por una bala como la concurrencia observó satisfecha. El propietario de la bota había muerto mientras bombardeaba Londres.

Después del terrible castigo recibido en esta funesta mañana dominical, la Luftwaffe volvió al ataque durante la tarde y de nuevo se encontraron con los defensores preparados para repeler la agresión. Conforme la nueva ola formada por cien bombarderos y trescientos cazas cruzaban el canal, más de doscientos cazas de la RAF se elevaban en escuadrillas emparejadas, sobre las bases situadas a la vanguardia de Londres.



El Comandante Douglas Bader, DSO. El famoso piloto de cazas que había perdido las dos piernas.

El alborozo que sentían los pilotos de caza inglés al encontrarse en grandes formaciones, después de varias semanas de preocupación y frustración en que se habían visto obligados a volar en grupos de tres y seis —en el mejor de los casos de nueve y doce— compensaba en parte la gran fatiga producida por los repetidos vuelos. También resultaba alentador saber que el ser derribado no suponía necesariamente quedar fuera de combate. Se sabía que más de un piloto que se había visto obligado a lanzarse en paracaídas sobre Londres, había tomado un taxi para volver a su base y poder reanudar el vuelo esa misma tarde a bordo de un Spitfire o un Hurricane de reserva. Gracias a la organización de reparación y producción de Beaverbrook, caso de que la RAF hubiera perdido doscientos cazas ese día 15 de septiembre, todos menos dieciocho hubieran sido sustituidos con la producción de esa semana. La escasez de pilotos era ahora un problema mayor



He-111 sobre la zona del objetivo.



Los últimos momentos de un He 111 envuelto en llamas.

que el suministro de aviones para que pudieran pilotarlos, y Dowding abandonó su política de alternar las escuadrillas cansadas con las de fuera de la zona de invasión. Con carácter temporal reforzó las curtidas escuadrillas de Park con la crema de sus «pollos» de las zonas más tranquilas.

Fue quizá una decisión acertada. Los pilotos bisoños no duraban el tiempo suficiente para convertirse en veteranos cansados, especialmente puesto que los Spitfires no siempre podían evitar que la defensa exterior de cazas Me 109 rechazara a los más lentos y vulnerables Hurricanes.

A pesar de tales contratiempos, las escuadrillas de Park, actuando por parejas, acosaron durante su vuelo hacia Londres, a la formación vespertina de la Luftwaffe. El ataque se hizo con la misma insistencia que durante la mañana, y los bombarderos a pesar de las pérdidas, continuaron valerosamente el vuelo hacia su objetivo. Las bombas fueron lanzadas al azar sobre Londres, y a través de las nubes, lo que no impidió que algunas de ellas alcanzaran a los ferrocarriles y otros servicios esenciales.

Esa tarde, después de la desagradable experiencia que habían sufrido los bombarderos por la mañana a manos de la formación de cazas de Bader, los pilotos de caza de Kesselring esperaban encontrar resistencia. Las cifras equivocadas que tenía la Luftwaffe respecto al número de aviones enemigos derribados, les hacía tener la seguridad de que habían destruido más de doscientos cazas de la RAF desde el comienzo de la batalla, y, por consiguiente, consideraban el combate de la mañana como el comienzo de la agonía de una fuerza de cazas que había sido enviada como medida desesperada para proteger a Londres. Por esta razón se sintieron felices al observar la presencia de los Spitfires y Hurricanes de la RAF en número mayor a lo acostumbrado. Aquí sobre el cielo de Londres tenía la Luftwaffe la oportunidad de conseguir la superioridad aérea que había buscado durante todo el verano. Pero no lo consiguió. Incluso el famoso piloto de cazas alemán, el comandante Adolf Galland que poco después visitaría Berlín para ser felicitado por el propio Hitler y recibir la condecoración de las Hojas de Roble de la Cruz de Caballero después de su catorceava victoria, en esta ocasión regresó con las manos vacías.

En Inglaterra las cifras, que entonces eran calculadas de forma optimista, mostraban una clara victoria de la RAF. Al día siguiente cuando Winston Churchill entró en su Sala de Operaciones, leyó en el tablero donde se daban las cifras de la lucha del día anterior: Destruidos ciento ochenta y tres, probables cuarenta y dos, averiados setenta y cinco, perdidos veintiocho. El Primer Ministro inmediatamente felicitó a la Royal Air Force. «Lo de ayer hace palidecer todo cuanto se ha conseguido hasta la fecha por el Mando de Cazas. Con la ayuda de escuadrillas formadas por sus camaradas checos y polacos, haciendo uso de sólo una pequeña proporción de sus recursos totales, y a pesar de las desfavorables condiciones meteorológicas, habían vapuleado seriamente a tres oleadas de ataques mortíferos contra la población civil de su país nativo, inflingiendo una pérdida segura al enemigo de ciento veinticinco bombarderos y cincuenta y tres cazas, aparte de las otras bajas probables y aviones averiados, mientras que nosotros sólo sufrimos la pérdida de doce pilotos y veinticinco aparatos. Estos resultados superan todas las esperanzas y nos dan una sobria confianza en la lucha que se avecina.»

Las cifras que aparecían en el tablero y en la alocución del Primer Ministro eran exageradas, como pudo comprobarse después de la guerra. Las pérdidas de la Luftwaffe de aproximadamente sesenta por las veintiseis de la RAF eran, sin embargo, lo suficientemente desproporcionadas para poner fin a las esperanzas alemanas de negociar la paz o de cualquier seguridad en el éxito de una invasión.

La noche del domingo la Luftwaffe volvió a la carga y ciento ochenta bombarderos atacaron la parte central de Londres.

A la mañana siguiente, el lujoso tren de Hermann Goering se deslizó hasta Bolonia y el comandante de la Luftwaffe dio una conferencia a sus mariscales de campo y generales. El mal tiempo, dijo, ha permitido a los ingleses reorganizarse. Todavía bajo la influencia de su propia predicción, el comandante en jefe insistió en que incluso ahora con cuatro días de buen tiempo la Luftwaffe conseguiría la supremacía aérea que durante tanto tiempo se había mostrado esquiva. Desde el eufórico y lisonjero pequeño mundo de su tren especial, el mariscal del Reich ordenó nuevos ataques en gran escala, utilizando hasta cuatrocientos bombarderos en cada incursión, pero solamente cuando el tiempo fuera óptimo. Cuando el tiempo fuera malo,

dijo Goering, debía evitarse que el enemigo pudiera descansar y recuperarse mediante repetidas incursiones con fuerte protección, y cuya misión sería la de no dar tregua. Cuando el tiempo fuera extremadamente malo, aviones aislados debían volar por sorpresa y poner el sistema de defensa en pie de alarma.

En Berlín Hitler adoptaba una actitud más realista. Se dio cuenta de que el tiempo empeoraría a medida que se aproximaba el invierno y aplazó hasta nuevo aviso la «Operación León Marino». Este aplazamiento fue definitivo.

Después de la guerra, se consideró que el domingo 15 de septiembre había sido el día crucial en la Batalla de Inglaterra y es la fecha en que anualmente el país celebra la acción de gracias por haberse librado de la invasión y servidumbre alemana. En 1940, sin embargo, ni la Luftwaffe ni la RAF podían predecir lo que el futuro les reservaba. Desde el punto de vista de los defensores, la invasión continuaba siendo una amenaza muy real y las operaciones diurnas a la escala de las del día 15 podían continuar o incluso intensificarse. En realidad, si Kesselring y Sperrle hubieran contado con suficientes aviones para poder llevar a cabo y al pie de la letra las últimas instrucciones de Goering, hubiera sido difícil para el Mando de Cazas mantenerse en activo hasta que el invierno hiciera descender el telón de seguridad sobre el canal y el sureste de Inglaterra. El 15 de septiembre cuando Churchill estaba a punto de abandonar la sala de operaciones de Uxbridge, Park dijo: «Nos alegra, señor, que usted haya contemplado lo sucedido hoy... Esto pone de manifiesto las limitadas posibilidades de nuestros recursos actuales. Hoy han sido sometidos a un esfuerzo superior a sus fuerzas.»

El 16 de septiembre el mal tiempo, unido al agotamiento de la Luftwaffe a causa de su esfuerzo durante las veinticuatro horas pasadas, dieron a la RAF el descanso que tanto necesitaba. El domingo había sido un alegre día de verano. El lunes llovía y las nubes se encontraban a aproximadamente cien metros de altura. La frivolidad acentuada del tiempo inglés era el aliado secreto que anteriormente había contribuido a hacer fracasar los planes de «cuatro días» de Goering, y que de nuevo los harían fracasar. Si el jefe de la Luftwaffe hubiera prestado desde un principio mayor atención a las consideraciones meteorológicas, es dudoso que se hubiera embarcado en sus series de «cuatro días» para lograr la victoria. Cuando finalmente la Luftwaffe comenzó a familiarizarse con el tiempo inglés, se produjo tal confusión a sí misma con una mezcla de informes meteorológicos que el propio Goering tuvo que intervenir. Cuando los informes sean contradictorios, ordenó, la decisión final debe ser tomada localmente, y el meteorólogo de la unidad deberá realizar su propia prospección aérea.

Agradecido por la baja nubosidad del 16 de septiembre, el vicealmirante del aire Park estudió de nuevo su situación a la vista del combate del domingo. La formación de escuadrillas emparejadas después de la incursión sin problemas efectuada por el enemigo el 7 de septiembre, el lanzamiento de los Hurricanes contra los bombarderos y los Spitfires contra los cazas, habían contribuido en conjunto a la mejora del sistema de intercepción, y, sin embargo, Park no se sentía totalmente satisfecho. De hecho los errores que se producían al reunirse los aviones en el aire y el instinto deportivo de caza que sentían los pilotos cuando entraban en combate, impedían que las teorías del comandante del Grupo N.º 11 alcanzaran su completa eficacia. Sin embargo, en tanto la Luftwaffe malgastara su esfuerzo diurno en un infructuoso ataque contra Londres, el Mando de Cazas podía respirar con relativa libertad. Pero ¿que ocurriría si el enemigo volvía a dirigir su atención a Biggin Hill, O Kenley, o Hornchurch, o cualquiera de los aeródromos de Park? ¿Qué ocurriría caso de realizarse un ataque simultáneo contra las fábricas de aviones? Entonces la situación actual, aunque grave, podía empeorar de la noche a la mañana.

Afortunadamente para los defensores a medida que avanzaba septiembre y la lucha aérea se desplazaba del sureste de Inglaterra, Londres continuaba siendo el principal objetivo de los ataques diurnos y nocturnos. En cuanto al número, los ataques contra Londres habían perdido fuerza en relación con los fuertes ataques de finales de agosto y principios de septiembre, pero desde el punto de vista de la eficacia las bombas alemanas abrían heridas en Londres, algunas de las cuales todavía no se han cerrado por completo.

Para el 23 de septiembre después de tres semanas de ataque continuo contra Londres, se dieron nuevas órdenes de represalia contra Berlín. El gabinete de guerra quería que la RAF organizara una incursión de terror utilizando minas que serían lanzadas en paracaídas, pero la RAF insistió en que los intentos deberían limitarse a alcanzar objetivos militares. En cualquier caso resultaba bastante difícil destruir los objetivos útiles y la RAF no estaba dispuesta a desplazar a la Luftwaffe de su lugar de honor como derrochadora de bombas. Esa noche, mientras más de doscientos sesenta aviones alemanes atacaban Londres sin discriminación, ciento noventa aviones Wellington, Whitley y Hampden recibieron instrucciones de bombardear objetivos militares en Berlín.

A la mañana siguiente la Luftwaffe lanzó dos tempranos ataques contra Londres. Por la tarde tuvo lugar una invasión de mayor significado. El bombardeo fue realizado por dos formaciones de unos veinte Me 109 cada una —con ello se transformaba el gran caza, en bombardero— la Luftwaffe logró sorprender las defensas y continuó su vuelo hasta la fábrica de Spitfires en Southampton, histórico lugar de nacimiento del S6B que había de ser el padre de todos los Spitfires. Afortunadamente la fábrica no sufrió daños de consideración, pero ciento veinte miembros del personal de Supermarine resultaron muertos cuando un refugio antiaéreo recibió de lleno uno de los impactos.

Como Dowding había temido desde hacía tiempo, la Luftwaffe había elegido una de las fábricas clave, y siguiendo el sistema de atacar objetivos tácticos durante un corto período de tiempo que caracterizaba a la Luftwaffe, había que esperar que en los próximos días se repitieran los ataques contra Southampton o cualquier otra fábrica similar.

A la mañana siguiente, el 25 de septiembre, una fuerza de más de cincuenta bombarderos con escolta ocasionaron graves daños en la fábrica de la Bristol Aeroplane Company, y causaron más de doscientas cincuenta y dos bajas.

Estos ataques contra las fábricas de aviones junto con la introducción de los cazabombarderos de gran rapidez y difíciles de alcanzar, hicieron evidente e inquietante para los defensores, el que después de los numerosos y continuos ataques contra Londres, la Luftwaffe volvía a los golpes profesionales que caracterizaron a los ataques contra los aeródromos de finales de agosto.

Y para confirmar los temores del Mando de Cazas, una fuerza mixta compuesta de unos setenta Me 109, He 111 y Ju 88 despegó de sus bases en la Bretaña francesa dejando huellas en las fábricas de Southampton de lo que podría ser un ejemplo desagradable de bombardeo táctico. En cuestión de minutos se habían lanzado setenta toneladas de bombas, y el resultado fue el paro de la producción y la destrucción de tres nuevos cazas en los talleres. La Luftwaffe obtuvo una clara ventaja ese día. En el aire la lucha había terminado igualada.

De nuevo la Luftwaffe parecía haber tomado la iniciativa, circunstancia que se ponía de manifiesto a lo largo de la Batalla de Inglaterra cada vez que la fuerza aérea alemana se concentraba en un objetivo, aunque fuera con carácter pasajero, o de orden estratégico o táctico. Al mismo tiempo la Luftwaffe desconcertaba a las escuadrillas de intercepción con un nuevo ardid consistente en intercalar formaciones de cazas auténticos con otras de cazabombarderos. Las formaciones de Me 109 enviadas para hacer que los Spitfires y Hurricanes trabaran combate con ellas podían dejarse a un lado con cierta seguridad de inmunidad, pero las otras formaciones que incluían bombarderos o cazabombarderos requerían la máxima atención. Era suficiente que un número limitado de dichos bombarderos alcanzaran las fábricas aeronáuticas (se había iniciado la dispersión de tales fábricas pero todavía no se había logrado de forma eficaz) para que el enemigo consiguiera su supremacía aérea antes de que llegara el invierno.

Afortunadamente para los defensores, la mayoría de las incursiones de cazas a gran altura eran inofensivas, aparte de su deseo de derribar al mayor número posible de cazas de la RAF en un combate desigual. El 27 de septiembre, volviendo a otras formaciones anteriores —bombarderos Dornier, Heinkel y Junkers con escolta de cazas— la Luftwaffe descubrió de nuevo su vulnerabilidad a plena luz del día. De los ochenta aviones que despegaron rumbo a Bristol y trescientos para Londres, los alemanes perdieron cincuenta y cinco aviones por veintiocho de la RAF.

Ya había pasado la época de los bombarderos Dornier, Heinkel y Junkers. El último día de septiembre de 1940, los bombarderos Do 17 y He 111 que tantos éxitos habían logrado en España o en Francia, ingresaron en las filas de los Ju 87 como aviones que habían quedado anticuados. Más tarde, el Ju 88 más rápido no corrió mejor suerte. Una fecha triste para la Luftwaffe; sufrió la pérdida de cuarenta y siete aviones —la mayoría de ellos bombarderos— a cambio de veinte cazas de la RAF. Los bombarderos que debían haber allanado el camino a la victoria se veían obligados a ocultarse en las sombras de la noche, y el caza Me 110 de largo radio de acción estaba tan desacreditado, que necesitaba su propia escolta de Me 109 cuando era utilizado como bombardero rápido.

Punto de equilibrio

Corría ya el mes de octubre y en casi doce semanas la Luftwaffe había intentado con todos los medios a su alcance conseguir una paz rápida, con o sin conquista del territorio enemigo. Primero la demostración de fuerza sobre el canal. Después los breves y violentos ataques contra las estaciones de radar tan hábilmente iniciados, y abandonados de forma tan absurda. A continuación los ataques inútiles contra objetivos de poco valor. Después se puso todo el empeño contra los aeródromos de cazas de Park. Más tarde Londres fue sometido a prueba. Finalmente el tardío bombardeo estratégico contra las fábricas aeronáuticas.

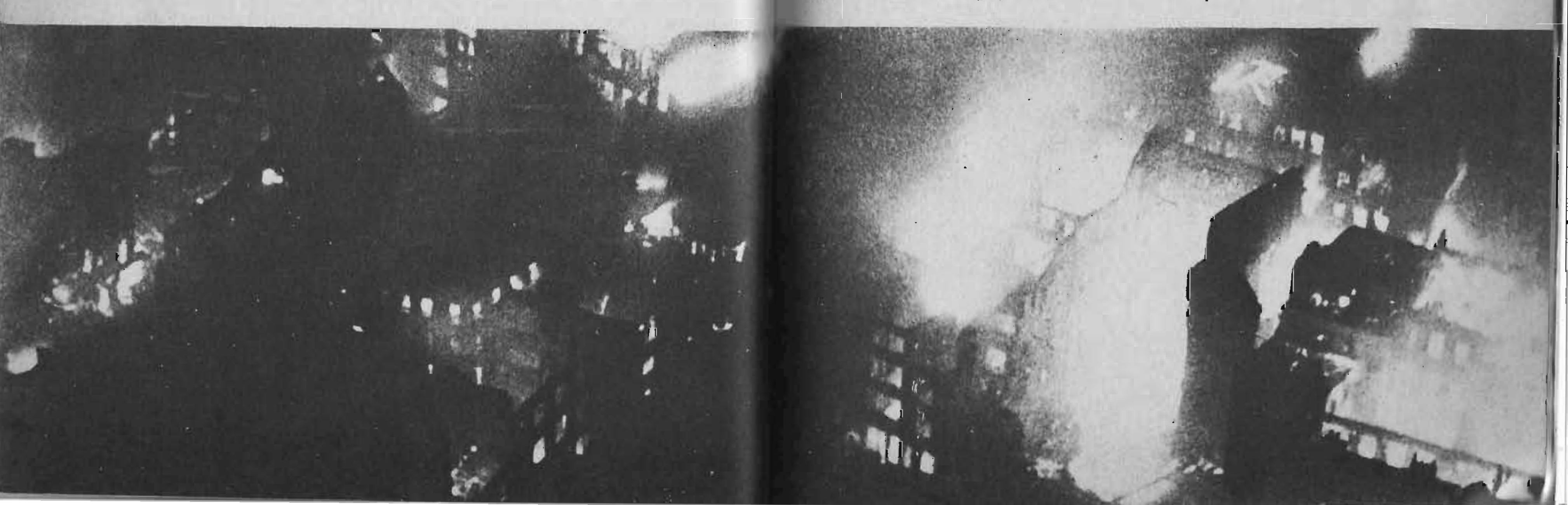
Al abandonar cada nueva táctica justamente en el momento en que empezaba a dar resultados, la Luftwaffe había ganado poco, las pérdidas ascendían al veinticinco por ciento de su fuerza operativa y al mismo tiempo se había desprestigiado.

Sin embargo, para Dowding y para el cuartel general de Park, las acciones de la Luftwaffe todavía creaban gran preocupación. En los primeros días de octubre podía pensarse en que el buen tiempo podría permitir un intento de invasión. Además las nuevas tácticas de cazabombarderos presentaban sus propios problemas.

Al no tener las limitaciones propias de los bombarderos bimotores de medio radio de acción, las formaciones de cazas ligeros se presentaban a alturas que oscilaban entre los 6.000 y los 7.500 metros, evitando ser detestados por el radar. Al mismo tiempo, debido a su altura, no podían ser localizados con precisión por el Cuerpo de Observadores. Se intentó sin éxito el que aviones de observación volando a gran altura informaran sobre las formaciones enemigas. Varios de los aviones de observación fueron derribados rápidamente. El performance de los Me 109 por encima de los 7.500 metros de altura era —en virtud del sobrealimentador de dos fases— superior incluso a los Mark y de los nuevos Spitfires y Hurricanes.

De noche, la técnica del Mando de Cazas apenas había mejorado durante los meses de verano. En octubre había seis escuadrillas de Blenheim y dos de Defiant, todas ellas de cazas nocturnos en servicio activo. Pero sus misiones eran como los conocidos «palos de ciego». El caza nocturno equipado con sistema de radar garantizado todavía pertenecía al futuro, aunque algunos cazas Beau ya realizaban pruebas con la nueva instalación de radar. En cuanto al empleo de reflectores y baterías antiaéreas, producían más seguridad entre la población civil que problemas entre los aviones atacantes, y hacían válido el refrán de que perro ladrador poco mordedor. Pero el ladrido tenía importancia porque la Batalla de Inglaterra se luchaba ahora lo mismo en las calles de Londres que en los cielos de la capital, donde el entretejido de las estelas blancas que formaban los cazas y los cazabombarderos daban idea de la altura a que se reñía el combate.

El incendio de Londres después de un ataque de la Luftwaffe.





De noche un resplandor tenebroso ilumina la «city».

Aunque el domingo 15 de septiembre —el día de la Batalla de Inglaterra— marcó la culminación de una semana de ataques masivos contra la capital, posteriormente Londres se vio sometido a una prueba aún más dura en algunos aspectos.

La frase «Londres lo aguanta» era ya un cliché en los primeros días de octubre. Pero de hecho ¿cuántas semanas más de muerte y destrucción podría soportar Londres? Uno de los que se hacían esa pregunta era el propio Hermann Goering, que había esperado que un Londres en llamas, aterrorizado y desmoralizado proporcionara un mejor camino a la victoria que los arbitrarios «cuatro días» con que se había obsesionado durante todo el verano.

Considerando convenientemente olvidar el objeto principal de los ataques masivos contra Londres realizados entre el 7 y el 15 de septiembre (la destrucción de los restos de la RAF que presentarían batalla y serían aniquilados en la defensa de la capital), el mariscal del Reich exigía ahora la desmoralización del pueblo inglés mediante la demolición de Londres.

Si las noches pasadas en blanco, la destrucción de calles e instituciones o símbolos familiares, la muerte y el fuego, el que barrios enteros de casitas suburbanas quedaran convertidos en escombros, todos estos factores podían de forma acumulada causar la desmoralización de Londres, entonces con toda seguridad la Luftwaffe ganaría la Batalla de Inglaterra. Goering estaba convencido de que concluiría a mediados de octubre, y arengaba así a sus desalentadas tripulaciones: «Vuestros incansables y valientes ataques contra el corazón del Imperio Británico, la ciudad de Londres... han reducido a la plutocracia inglesa a un estado de miedo y terror. Las pérdidas que habéis inflingido a la ensalzada Royal Air Force en determinados combates aéreos, son irreparables.»

Pero la voluntad de los ingleses para continuar la lucha, estimulados por las elogiosas palabras de Churchill en los momentos oportunos, y los cazas que salían de las líneas de producción organizadas por Beaverbrook ponían en duda la afirmación del comandante en jefe de la Luftwaffe. La familia real también abandonó la tradición y se mostró más íntimamente unida a su pueblo, compartiendo con él toda clase de problemas. El rey Jorge VI y la reina Isabel, padres de la actual soberana, Isabel II pasaron muchas horas en las calles que habían sido bombardeadas, alentando a los bomberos y a los equipos de las ambulancias, así como a los obreros encargados de la lucha antiaérea, y mostrando su simpatía a los que habían sido bombardeados. A establecer el nexo de simpatía contribuyó el hecho de que Hitler hubiera bombardeado también la residencia londinense del soberano.

El rey, buscando el medio de expresar su admiración por la fortaleza moral de los civiles y los militares —todos ellos bajo fuego en esos momentos— creó dos nuevas condecoraciones personales para premiar el valor con motivo de los ataques aéreos. En alocución radiada desde el palacio de Buckingham, dio a conocer las condecoraciones conocidas como George Cross y George Medal. Las sirenas de Londres anunciando un ataque aéreo servían de música de fondo a sus palabras. La «George Cross», dijo el rey, sería la más importante condecoración después de la Cruz Victoria.

Las bombas y minas que no habían hecho explosión y que antes habían constituido una amenaza para los aeródromos y fábricas, ahora también mantenían cerradas las calles y ponían en peligro los hogares —como sabía el propio rey, puesto que en el jardín del palacio de Buckingham había una. Entre los primeros en recibir las nuevas condecoraciones figuraban los valientes expertos de las Unidades de Eliminación de Bombas (Bomber Disposal Units) hombres del calibre del teniente R. Davies del Regimiento de Ingenieros Reales (Royal Engineers) que inutilizó una bomba altamente explosiva que había caído junto a la catedral de San Pablo.

Conforme avanzaba el mes de octubre, los londinenses se dedicaban a sus tareas, los atacantes diurnos se hicieron cada vez más escurridizos al actuar a mayor altura lo mismo los cazas que los cazabombarderos.

Los 6.000 y 7.500 metros de altitud constituían una altura incómoda para los pilotos de Park. Pero pronto los Me 109 y Me 110 comenzaron a volar a 10.000 metros de altura, difícil de conseguir a tiempo de interceptar para los Hurricanes y Spitfires.

Los problemas de localización de las formaciones enemigas que se presentaban a finales de septiembre y principios de octubre, pronto se agravaron con la llegada del mal tiempo característico de finales de octubre. Cuando las estaciones de radar y el cuerpo de observadores conseguían detectar y localizar a los atacantes, estos normalmente se encontraban a veinte minutos de vuelo de Londres.



Verano de 1940. Londres de día... y de noche.





Para millares de personas el metro era la mejor protección durante la noche.



Por consiguiente, el vicemariscal del aire Park tuvo que modificar sus tácticas una vez más. Sus pilotos necesitaban treinta minutos para remontarse a los 10.000 metros de altura, un factor que juntamente con el poco tiempo de que disponían cuando se les avisaba de la aproximación del enemigo, le obligó a tener patrullas en vuelo «listas para acción». «La triste experiencia», Park recordó a los encargados de operaciones, «nos ha demostrado una y otra vez que es preferible interceptar al enemigo con una sola escuadrilla que vuele por encima de él, que intentarlo con cinco escuadrillas a menor altura que el enemigo, y posiblemente cuando ya han lanzado las bombas».

Había emoción en las palabras de Park porque cuando fueron escritas, se producían con regularidad los ataques a gran altura. El 15 de octubre, un día que puede considerarse como característico, treinta Messerschmitts bombardearon Londres a las nueve de la mañana, alcanzando la estación de Waterloo. Cuarenta y cinco minutos después otros cincuenta Messerschmitts bombardearon el centro financiero. A las once y media otra nueva formación sobrevoló el estuario del Támesis, y aquella noche aprovechando la luz de la luna hubo nuevos ataques. El servicio de trenes quedó paralizado en las cinco grandes estaciones londinenses, el metro cortado en cinco puntos, y se produjeron más de novecientos incendios. Además cuatrocientas personas resultaron muertas. Las pérdidas de la Luftwaffe durante los ataques diurnos y nocturnos alcanzaron la cifra de catorce aviones mientras que la RAF había perdido quince.

Hacia finales de octubre el Mando de Cazas creía que la pesadilla nunca terminaría. Porque prácticamente se encontraban indefensos contra los atacantes nocturnos aunque Dowding y Park buscaban una solución al problema.

Después de todo un verano de lucha incesante, las nuevas tácticas de la Luftwaffe sometían al Mando de Cazas a un esfuerzo insoportable. En agosto y en la primera mitad de septiembre las escuadrillas de cazas al menos descansaban y permanecían en sus aeródromos entre misión y misión. Ahora, sin embargo, la necesidad de mantener fuertes patrullas y volar a 10.000 o más metros resultaba más agotador desde el punto de vista físico para los cansados pilotos, que se veían obligados a realizar hasta cinco horas de vuelo diarias. El promedio de vida de un piloto de cazas durante la Batalla de Inglaterra se había calculado hasta entonces en ochenta y siete horas de vuelo —equivalentes a poco más de una quincena al ritmo de jornada máxima. Para el 31 de octubre habían muerto cuatrocientos quince de los quinientos pilotos que intervinieron en la batalla.

Después de la guerra, cuando pudo examinarse la Batalla de Inglaterra desde las más amplias perspectivas de las subsiguientes operaciones globales, cuando fue preciso indicar fechas para los libros de historia, los círculos oficiales ingleses fijaron el período comprendido entre el 10 de julio y el 31 de octubre como el correspondiente a la Batalla de Inglaterra. Evidentemente hubo combates aéreos antes y después de las fechas de julio y octubre que sirven de punto de referencia, pero la historia y la concesión de condecoraciones para las tripulaciones exigía determinar fechas. En noviembre, aunque la situación del país continuaba siendo delicada, la gente parecía presentir que había pasado el momento de mayor peligro.

La confianza, casi excesiva, volvió a reinar. Las carreras de obstáculos y las de galgos atraían más público que ningún otro deporte. En las pistas de golf, donde anteriormente Beaverbrook había ordenado que permanecieran los restos de los aviones alemanes para mostrar a los jugadores lo excéntrico e inadecuado de su pasatiempo, se inició la operación de limpieza. Un anuncio de aquellos días mostraba a cuatro Spitfires sobre un cielo azul, sin que se vieran cazas de la Luftwaffe a millas de distancia. El texto decía: «Estos son los hombres que cuando se encuentran de vacaciones persiguen la pelota de golf con la misma determinación con que persiguen a su presa.»

Los ingleses se fueron acostumbrando a la idea de la guerra e incluso habían formado la abreviatura «blitz» de la pavorosa palabra «blitzkrieg» (guerra relámpago). El terror de los bombarderos comenzaban a tomarlo a broma. «No se preocupe», solía decir la gente, «tomaremos una taza de té cuando todo haya pasado». Hitler amenazaba con cosas peores, pero el hombre de la calle había recobrado la confianza. Habían hecho frente a la amenaza y seguían vivos.

Para el mes de noviembre, la población civil aceptaba los bombarderos como parte de la vida cotidiana. Muchos incluso se sintieron orgullosos de encontrarse más en primera línea que los propios soldados. La RAF, sin embargo, no podía aceptar los ataques aéreos con la misma resignación. Después de todo era su misión mantener alejado

Y por la noche volvían al ataque.





...ron los incendios... y se quitaron los ...

al enemigo, o por lo menos desviarlo, de sus objetivos importantes, y no siempre lo conseguían. Entre el 7 de septiembre y el 13 de noviembre, Londres fue bombardeado por un promedio de ciento sesenta aviones en sesenta y siete noches consecutivas, excepto una. Con la desaparición de los vuelos diurnos que privaban a los pilotos de la RAF de sus posibilidades de derribar aviones enemigos, aumentó su desaliento ante su relativa impotencia para frenar los ataques nocturnos.

Para turbación de la Luftwaffe, la fuerza aérea italiana, deseosa de ofrecer sus servicios como aportación de Mussolini a la conquista de Inglaterra, acababa de establecerse en las bases de Bélgica. Desde finales de octubre los bombarderos italianos habían atacado los puertos de la costa oriental de Inglaterra durante la noche. El 11 de noviembre, como si se tratara de una opereta representada en el escenario de la lucha diurna que se extinguía, los italianos con casco de combate y bayoneta, se presentaron de día volando sobre el mar del Norte, utilizando diez bombarderos Fiat BR20, escoltados por cuarenta cazas biplanos Fiat CR42.

Los pilotos de dos escuadrillas de intercepción formadas por Hurricanes, cuando se rehicieron de la sorpresa causada por la aparición, derribaron tres bombarderos y tres cazas sin que por su parte sufrieran ninguna baja.

De esta forma, con una nota de relativo humor, concluyó el período de mayor actividad diurna contra Inglaterra en 1940. El 14 de noviembre el bombardeo de Coventry sería el comienzo de un invierno de terror durante el cual se bombardearían varias ciudades de Inglaterra. Pero si Londres podía soportarlo lo mismo podían hacerlo otras grandes ciudades, y la destrucción de una ciudad tras otra, lejos de producir un movimiento general en busca de la paz, sirvió para que el pueblo reafirmara su deseo de continuar la guerra hasta el fin. Pero la historia del invierno de terror que pasó la Inglaterra, de los ataques nocturnos que destrozaron sus ciudades hasta la invasión alemana de Rusia en 1941, quedan fuera del contenido de este libro.

A mediados de noviembre, la batalla diurna de Inglaterra que alcanzó su momento culminante el 15 de septiembre y continuó hasta finales de octubre, se había extinguido con la desalentadora actuación de las fuerzas aéreas italianas. Las oportunidades de conquista alemanas en 1940 se habían esfumado.



Y a la mañana siguiente Londres volvió al trabajo.

El veredicto de la Historia

¿Qué falló?

Básicamente la Luftwaffe estaba inadecuadamente equipada para la Batalla de Inglaterra. Los anteriores éxitos logrados en España, Polonia, Francia y Bélgica había dado a la misma una falsa idea de sus posibilidades. En primer lugar los creadores de la Luftwaffe, basándose en la letra pequeña del tratado de Versalles habían construido un arma aérea de apoyo de los carros de combate y la infantería en el campo de batalla, papel que la Luftwaffe había realizado magníficamente en el continente.

Cuando Francia cayó, lo hizo de forma tan rápida que la Luftwaffe funcionó como si fuera una máquina perfecta. En mayo de 1940, la excelente táctica de la Luftwaffe en estrecho apoyo del ejército que avanzaba, había colocado a las Flotas Aéreas 2 y 3, bajo el mando de Kesselring y Sperrle, en la costa del canal. Entonces los comandantes de las flotas aéreas creyeron que toda Inglaterra se encontraba a su merced. Las tripulaciones de las flotas aéreas erróneamente consideraron que el canal era una especie de río Meuse, algo más ancho y turbulento. En su punto más estrecho tenía 22 millas, y, por consiguiente, era un río más que cruzar. Una vez al otro lado, la Luftwaffe continuaría su interesante cometido de apoyo táctico al ejército de tierra, para finalmente marchar hasta Londres. Se hizo evidente, sin embargo, que la Luftwaffe estaba mal equipada para crear el requisito previo a la invasión, la supremacía aérea absoluta sobre la zona sureste de Inglaterra. Resulta curioso el que esta incapacidad fuera accidental.

Dejando momentáneamente a un lado de los volátiles cambios de táctica que precedieron y siguieron al ataque de las águilas a mediados de agosto de 1940, la Luftwaffe carecía de un arma esencial para alcanzar el éxito: el bombardero pesado cuatrimotor. Hubiera dispuesto de tal avión en grandes números, de no ser por la muerte accidental del general Walther Wever, el primer jefe de Estado Mayor de la Luftwaffe, el cual previó la gran importancia del bombardero estratégico. Con gran sentido del futuro y con una mente tecnológica, Wever había planeado la producción masiva de bombarderos cuatrimotores con un radio de acción que llegaba incluso hasta el Norte de Escocia, donde se encontraba la Marina Inglesa Metropolitana en 1940. Con el estímulo de Wever, las compañías Dornier y Junkers construyeron en 1936 los prototipos de los Do 19 y Ju 89. Pero Wever murió ese año en accidente aéreo y los bombarderos estratégicos Dornier y Junkers, que hubieran podido ganar la guerra en 1940, murieron con él. Ambos aviones fueron cancelados por Kesselring en favor del cazabombardero Stuka y los bombarderos bimotores de medio radio de acción que habían de alcanzar tanta notoriedad.

Si Goering hubiera contado con una flota de bombarderos estratégicos para lanzar contra la cadena de radar, los aeródromos del sector del Grupo N.º 11, las fábricas aeronáuticas y quizá también contra la Marina Real, puede que su obsesión de «cuatro días» se hubiera hecho realidad. Todavía hubiera sido necesario evitar los cambios de táctica. Pero los grandes daños causados por los bombarderos de medio radio de acción y por los cazabombarderos cuando atacaban objetivos valiosos —como en el caso del bombardeo de la fábrica de Spitfires en Southampton— muestra el papel decisivo que los Do 19 y Ju 89 hubieran jugado.

Sin embargo, Wever murió y la Luftwaffe justificó plenamente la decisión de Kesselring en todas las operaciones hasta la Batalla de Inglaterra. Incluso entonces hubiera podido crear, en el peor de los casos, posibilidades de hasta el 50 por ciento para la invasión, de no haber sido por la incapacidad crónica de Goering para determinar una política y realizarla. Durante gran parte de la campaña fue un comandante en jefe ausente del teatro de operaciones, dando órdenes desde Berlín o Karinhall. Piloto de cazas de la Primera Guerra Mundial y con cierta debilidad por los uniformes de opereta, los conocimientos de Goering desde el punto tecnológico, estratégico y táctico, eran nulos. Su mente continuaba fija, sin evolucionar, en la cabina abierta de un avión de la guerra 1914-1918. Apenas tenía idea de las necesidades reales de la lucha aérea moderna y desafortunadamente Hitler sabía aún menos. Si Goering hubiera sabido desempeñar su cargo, si hubiera aceptado la asesoría tecnológica, habría apreciado por ejemplo la importancia del radar en el sistema de defensa de Dowding. El servicio de inteligencia de la Luftwaffe era malo e inexacto antes y durante toda la batalla aérea, pero el radar no constituía ningún secreto puesto que los altos mástiles habían comenzado a aparecer antes del comienzo de la guerra. La Luftwaffe perdió un terreno valiosísimo cuando abandonó las investigaciones iniciadas por el Graf Zeppelin después de unos resultados desalentadores.

Si los bombarderos cuatrimotores hubieran machacado los puntos de radar y hubieran hecho insostenible la situación de las bases de vanguardia, entonces los Stukas habrían podido intervenir jugando su papel de apoyo al avance del ejército invasor. No se hubieran producido entonces los costosos ataques de septiembre contra Londres que finalmente perdieron para la Luftwaffe la oportunidad de conseguir la supremacía en los cielos de Inglaterra.

En resumen, en aquellas semanas un grupo elegido de pilotos —hasta que las bajas de septiembre cambiaron la situación— sin dirección adecuada, hicieron cuanto pudieron, utilizando unos aviones excelentes pero inadecuados para la misión encomendada. De tales hombres, Dowding, el supremo arquitecto de su derrota dijo: «Eran dignos enemigos y continuaron luchando. Sufrieron un terrible castigo pero durante algún tiempo siguieron luchando.»

¿Pudo Inglaterra haber mejorado su actuación?

Superficialmente la pregunta parece impertinente. La supervivencia nacional estaba en juego y la RAF consiguió su objetivo. Luchó en condiciones sumamente desventajosas al comienzo de la batalla y se mantuvo en la brecha dispuesta a aprovecharse de los errores del anemigo y de su propia experiencia. De gran importancia fue el conseguir que la fuerza aérea alemana perdiera la confianza que tenía en sí misma, y en la exagerada reputación de invencibilidad.

En Londres y en las grandes ciudades de Inglaterra, la población civil prestaba apoyo a «Los Pocos» haciendo alarde de una magnífica moral y soportando con estoicismo los ataques enemigos. Si bien es cierto que la deuda contraída con «Los Pocos» por su derrota de la Luftwaffe, difícilmente se podrá pagar, lo mismo cabe decir del heroismo de la población civil que continuó luchando bajo la inspiración de Winston Churchill. Durante doce semanas el país se mantuvo firme gracias a la asociación espiritual creada por Churchill, y existente entre los pilotos, el pueblo y el Primer Ministro. A continuación los autores principales de la supervivencia fueron Dowding, el arquitecto del Mando de Cazas, Park el capataz al pie de obra, y Beaverbrook que milagrosamente apoyó todos sus esfuerzos con cazas nuevos o reparados. Cada uno de estos hombres tuvo que soportar las críticas de los que no veían más allá de sus narices. Hubo quejas en el sentido de que Park, e implícitamente Dowding, permitieron que el enemigo penetrara a través de sus defensas con demasiada frecuencia, que sus hombres no habían destruido suficientes aviones enemigos y que no escuchaba consejos; que Beaverbrook despreocupadamente interrumpió los programas a largo plazo de la industria aeronáutica para fabricar sus cazas. Sin embargo, con la cuestión de la supervivencia en juego, lo mismo Dowding que Park ¿hubieran de-



La espada.

El vencedor.

jado de considerar cualquier solución práctica? ¿Iba Beaverbrook —quien de hecho prestó la mayor atención a la futura generación de bombarderos cuatrimotores pesados— a confundirse en cuanto a la prioridad de los objetivos de producción?

Las críticas contra Park y por consiguiente de forma indirecta contra Dowding y toda la dirección del mando de cazas venían principalmente de un sector.

Conforme la batalla cobraba nuevos bríos en el mes de julio, la frustracción natural que tenían los pilotos del Grupo N.º 11 que se consideraban irritantemente frenados, era insignificante en comparación con el resentimiento que sentían los del Grupo N.º 12. Mientras que los pilotos de Park se quedaban porque sólo se les permitía atacar al enemigo en pequeños números, las escuadrillas del vicemariscal Leigh-Mallory pensaban que se quedaban al margen de la lucha mientras Inglaterra era derrotada. Como agravante de esta comprensible irritación que se producía a nivel de escuadrilla, el comandante del grupo era el líder de naturaleza agresiva, que se desvivía por la lucha. Pero Dowding había creado un sistema de defensa cuidadosamente estudiado y en ese sistema el hombre clave, Park, era un peón defensivo, que se movía con la vista puesta en el mañana.

¿Hubiera conseguido la RAF mejores resultados con Leigh-Mallory en el puesto de Park? Leigh-Mallory así lo creía. Ejerció presión para que se luchara contra el enemigo utilizando grandes formaciones de cinco escuadrillas y sesenta cazas, como finalmente se hizo el 15 de septiembre, cuando sus pilotos acosaron al enemigo desde Westminster hasta el mar. Sin embargo, una táctica que había de dar tan buenos resultados en las condiciones existentes el 15 de septiembre hubiera sido un desastre en julio y agosto.

Es posible que las grandes formaciones hubieran conseguido reunirse y localizar el enemigo. Pero mientras se elevaban, agrupaban y buscaban al enemigo, era muy probable que el daño causado en los aeródromos sometidos a ataque fuera irreparable. La reunión de aviones en vuelo, por cierto, resultaba difícil en esta fase de la guerra cuando las escuadrillas no podían comunicar entre sí mientras volaban. Además, ofrecer a la Luftwaffe grandes formaciones compuestas por un elevado porcentaje de los aviones que la RAF tenía en servicio hubiera servido para que el enemigo realizara su plan de eliminar la resistencia de cazas sobre la zona de Inglaterra destinada a la invasión. Aunque en las primeras semanas de la batalla las fuerzas de intercepción de Park eran pequeñas en número, de forma repetida consiguieron romper las formaciones enemigas y con frecuencia distraer la atención de los cazas de escolta, dejando a la fuerza de bombarderos indefensa ante el ataque. Cuando al final de la batalla Park comenzó a formar escuadrillas dobles e incluso a luchar con mayores formaciones, el cambio no suponía que se doblegaba a las presiones del Grupo 12, sino que habían cambiado las tácticas de la Luftwaffe. Cuando la introducción de los cazabombarderos hizo necesaria la existencia de patrullas a alturas superiores a los 6.000 metros, el factor tiempo en la agrupación de una formación no era tan apremiante.

A pesar de todo esto, en noviembre de 1940, el mando supremo se interesó por la teoría de la gran formación y se entusiasmó por la descripción de lo que podía haber ocurrido o lo que podría ocurrir en el futuro.

Cuando la invasión ya no era probable, cuando se habían eliminado a los atacantes diurnos de los cielos ingleses y el invierno estaba en puertas, Dowding de forma un tanto desairada —aunque ahora había cumplido los sesenta años— recibió su «sombrero hongo» que personalmente había estado esperando desde el comienzo de su proyecto en 1936.

El 25 de noviembre Dowding fue sustituido por el mariscal del aire Sholto Douglas, posteriormente ascendido a mariscal de la Royal Air Force, un honor que nunca se otorgó a Dowding. Poco después Park era reemplazado por Leigh-Mallory, que durante tanto tiempo había estado vigilando todas sus actividades. Ambas injusticias fueron parcialmente reparadas con la concesión de un título nobiliario a Dowding, y el nombramiento de Park para los importantes mandos de Malta y el Sureste Asiático. Sin embargo, entre los dos, la contribución de Dowding y Park a la supervivencia nacional había igualado, si no superado, el triunfo de Horacio Nelson en Trafalgar, el héroe más grande de Inglaterra antes de su tiempo.

¿Y qué decir de Beaverbrook el tercer hombre del trío? Churchill y Dowding han dejado bien claro a la posteridad su opinión del millonario periodista de Fleet Street que fabricaba los cazas. Dowding calificó el nombramiento de Beaverbrook como «mágico» y de igual importancia que el veto de Churchill al envío de refuerzos de cazas a Francia en mayo de 1940. Churchill necesitaba su «vital y vibrante energía».

Beaverbrook, rico, poderoso, con 61 años de edad, sintió un nuevo estímulo. «Londres tiene muchos faroles», dijo, «Hitler ha reservado una para mí —y de él estaría yo colgado si no hubiera fabricado los cazas».

Al final fueron Inglaterra, Rusia y Estados Unidos los que realizaron las ejecuciones, aunque Hermann Goering, tan cerca de la victoria en agosto y septiembre de 1940, escapara a la acción del verdugo haciendo uso de una cápsula de veneno.

Cuando todo se ha dicho y hecho, el significado de la providencial derrota de la Luftwaffe a cargo de la Royal Air Force en la Batalla de Inglaterra en 1940, puede resumirse en una frase.

De no ser por la victoria inglesa, el ejército alemán hubiera ocupado Londres. Sin la protección aérea es poco probable que la Marina Real hubiera asegurado el control de los mares.

El mensaje de la Batalla de Inglaterra resulta inequívoco en el sentido de que bajo la inspiración nacional de Winston Churchill, «Los Pocos» salvaron al pueblo inglés.


Los vencidos.

Bibliografia

Reach for the Sky. Paul Brickhill (Collins, Londres).
Historia de la Segunda Guerra Mundial. Winston S. Churchill.
Speeches. Winston S. Churchill (Cassell, Londres).
Secret Session Speeches. Winston S. Churchill (Cassell, Londres).
Leading the Few. Basil Collier (Jarrolds, Londres).
The Defence of the United Kingdom. Basil Collier (HMSO, Londres).
Eagle Day. Richard Collier (Hodder and Stoughton, Londres).
Nine Lives. Group Captain A. C. Deere (Hodder and Stoughton, Londres).
Invasion 1940. Peter Fleming (Hart-Davis, Londres).
Los primeros y los últimos. Adolf Galland (Caralt, Barcelona).
The Last Enemy. Richard Hillary (Macmillan, Londres). US title *Falling Through Space* (Reynat and Hitchcock, Nueva York).
Wing Leader. J. E. Johnson (Chatto and Windus, Londres).
British War Production. M. M. Postan (HMSO, Londres).
The Struggle for Europe. Chester Wilmot (Collins, Londres).
The Narrow Margin. D. Wood & D. Dempster (Hutchinson, Londres).
Fighter Command. Air Vice-Marshal P. G. Wyetham (Putnam, Londres).
Royal Air Force 1939-1945. Vol. I. Denis Richards (HMSO, Londres).

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

BATALLAS Rojo

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
La Batalla de Inglaterra, por E. Bishop.
Kursk. Encuentro de fuerzas acorazadas, por G. Jukes.
Golfo de Leyte. Una armada en el Pacífico, por D. Macyntire.
Midway. El punto de partida, por A. J. Barker.
Día-D. Comienza la invasión, por R. W. Thompson.
Tarawa. Ha nacido una leyenda, por H. Shaw.
La Defensa de Moscú, por G. Jukes.
Batalla de la Bolsa del Ruhr, por Ch. Whiting.
El Sitio de Leningrado, por A. Wykes.
La Batalla de Berlín. Final del Tercer Reich, por E. Ziemke.
Salerno. Un pie en Europa, por D. Mason.
Beda Fomm. La victoria clásica, por K. Macksey.
Dien Bien Phu, por J. Keegan.
Iwo Jima, por M. Russell.

ARMAS Azul

Armas Secretas Alemanas. Prólogo a la Astronáutica, por B. Ford.
Gestapo SS, por R. Manvell.
Comando, por P. Young.
Luftwaffe, por A. Price.
Lanchas Rápidas. Los bucaneros, por B. Cooper.
Armas Suicidas, por A. J. Barker.
La Flota de Alta Mar de Hitler, por R. Humble.
Armas Secretas Aliadas, por B. Ford.
Paracaidistas en Acción, por Ch. Macdonald.
T-34 Blindado Ruso, por D. Orgill.
ME-109. Un caza incomparable, por M. Caidin.
La Legión Cóndor. España 1936-39, por P. Elstob.
La Flota de Alta Mar Japonesa, por R. Humble.
El Caza Cohete, por W. Green.
Waffen SS. Los soldados del asfalto, por J. Keegan.
División Panzer. El puño acorazado, por K. Macksey.
El Alto Estado Mayor Alemán, por Barry Leach.
Armas de Infantería, por J. Weeks.
Los Tigres Voladores. Chennault en China, por R. Heiferman.
Cero. Un caza famoso, por M. Caidin.
Los Cañones 1939-45, por I. V. Hogg.
Granadas y Morteros, por I. V. Hogg.
El Jeep, por F. Denfeld y Fry.

CAMPAÑAS Verde

Afrika Korps, por K. Macksey.
Bombardeo de Europa, por N. Frankland.
Incursiones. Fuerzas de choque del desierto, por A. Swinson.
Barbarroja. Invasión de Rusia, por J. Keegan.
Operación Torch. Invasión angloamericana de Africa del Norte, por V. Jones.
La Guerra de los Seis Días, por A. J. Barker.
Tobruk. El asedio, por J. W. Stock.
La Guerra del Yom Kippur. Enfrentamiento árabe-israelí, por A. J. Barker.

PERSONAJES Morado

Patton, por Ch. Withing.
Otto Skorzeny, por Ch. Withing.
Hitler, por A. Wykes.
Tito, por P. Auty.
Mussolini, por C. Hibbert.
Zhukov. Mariscal de la Unión Soviética, por O. Preston Chaney Jr.
Rommel, por Sibley y Fry.

POLITICOS Negro

Conspiración contra Hitler, por R. Manvell.
La Noche de los Cuchillos Largos, por R. Tolstoy.

SAN MARTIN
HISTORIA DEL
SIGLO DE LA
VIOLENCIA

batallas
libro nº 2

Una y otra vez los cazas ingleses acosaban las gigantescas formaciones de bombarderos alemanes fuertemente protegidos. Seis Hurricanes contra setenta Dorniers; doce Spitfires contra cien Heinkels. Era el verano de 1940, y «Los Pocos», un pequeño grupo de valientes pilotos de caza de la Royal Air Force, eran el único soporte con que contaba Inglaterra para evitar la derrota.

